

قائمة السيرة

منهجية القصة النبوية

بم

أحمد ضيق باننا

رئيس الديوان الخديوي ومدير عموم الاوقاف سابقا
وخريج مدرستي الحقوق والعلوم السياسية بباريس

الطبعة الاولى

حقوق الطبع والنشر والترجمة محفوظة

مطبعة حوليات مصر السياحية

قضايا السجون

هدية لفتح فرامب لسماده
بواسطة البشير عبد الحليم بدوي
كبير المستشارين
لرأيه التشريعي الفقه
وعقريته النادرة
المؤلف

منحة القدر الشاه

بقلم

الحسين

احمد فيق باناس

الطبعة الاولى

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وبه استعين

لقناة السويس من الخطر ما جعلها تشغل حيزا كبيرا في اسفار
التاريخ وتحتل قسما غير صغير بين المسائل الكبرى التي تمالفت للعناية
بها دول ومن طائفة من كبار المفكرين ومشاهير العلماء والباحثين قديما
وحديثا.

والذي يروى اسم (قناة السويس) بمناسبة النهضة المصرية الاخيرة
كعجزة من عجائر تلك الاحجار التي اصطلحت بها (سياسة حسن التفاهم) في
الثناء على السياسة المصرية بمفاوضات ودية بين مصر وبريطانيا التي
ترى القناة طريق ربط اطراف امبراطوريتها الضخمة ببعضها .

من هنا كل ذلك الى ان اعرض بالدرس التفصيلي لقناة السويس
من ناحيتها التاريخية والسياسية وادوارها المختلفة . ومن جهة اهميتها
التجارية واثرها الاقتصادي الباهر حيث قربت للسافات الشاسعة وادنت
البلاد المتناحية ويسرت سبلا عسيرة وذللت طرقا صعبة مما عاد على العالم
كله بالخير والبركات .

فكانت محاضرة على قسمين أقيمتا في نادي الرابطة الشرقية في شتاء عام
سنة ١٩٢٦ وشرحت فيها بعض المواقع الجغرافية بالرسم والتصوير ، وما انتهت

منها حتى طالب بعض الحاضرين درسها والسامعين بها طبعها في رسالة خاصة
تسهيلا للقراءة والمراجعة والحفظ .

وهأنذا - في خلسة من اعمالى الكثيرة ، ومشاغلى اللمة التى اتوجه
بأكثرها لنفع الجمهور كما يعلم اصدقائى - اقدم للقراء محاضرتى عن قناسة
السويس فى رسالة مستقلة .

وكان من حسن الحظ ان يأتى الفراغ من طبعها فى الوقت الذى
تعرض فيه انكسار مشروع معاهدة بعد محادثات جرت بين وزير خارجيتها
مستر هندرسن وبين صاحب الدولة محمد محمود باشا رئيس الوزارة المصرية
سابقا وقد قدر ان يكون هذا المشروع قطب رحى الانتخابات التى تهى لها
وزارة عدلى باشا وان تكون موضوع نظر البرلمان المصرى فى رأس قائمة اعماله
الاولى

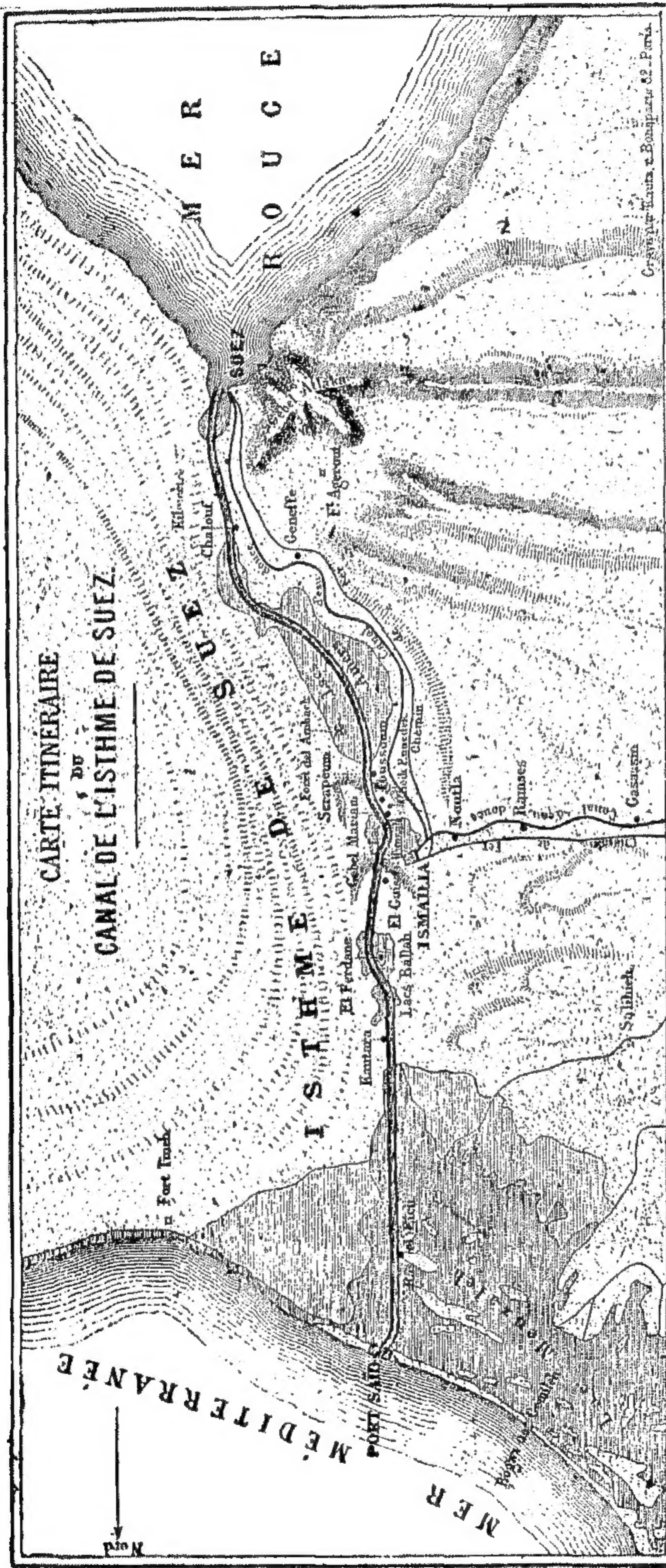
قالى المصريين جديما ، والى النواب طرا ، اقدم درمى التلويحى العرف
بمسألة لتسائل فى المعاهدة ، وانى لأعلم انه على نور الماضى يمكن السير فى
الحاضر والمستقبل ، وفى ضوء التاريخ يستطاع الحكيم على التسائل للتشابهة
حكما مهديا وموفقا ان شاء الله

احمد شفيق

مؤلفات

أحمد شفيق باشا

الرق في الاسلام	باللغة الفرنسية
ترجمة الرق في الاسلام	باللغة العربية لحضرة صاحب السعادة أحمد زكي باشا
ترجمة الرق في الاسلام	باللغة التركية بمعرفة جريدة اقدام بالاستانة
	وقد نقذت هذه الكتب
حوليات مصر السياسية	ظهرت منها ثلاثة اجزاء (تمهيد) وحوليات
	الثلاث لسنة ١٩٢٤ و ١٩٢٥ و ١٩٢٦ يباع
	كل جزء على حدة ويراعى الخصم في البيع بالجملة
	والطلبة
قناة السويس مفخرة القرن التاسع عشر	باللغة العربية



اول خريطة عملت لمواف عن قناة السويس
 «عن كتاب ديوب»

قناة السويس

مفخرة القرن التاسع عشر

برزخ السويس قبل حفره - قبل ان نفيض الحديث عن قناة السويس نرى من المستحسن ان نأثى على طرف من وصف برزخ السويس قبل حفره وما كان عليه من الاهمية لتعرفه ثم نقول كلمة عن نشأة مدينة السويس الذى سمي باسمها .

تعلمون حضراتكم ان برزخ السويس لسان من الارض ضيق يصل بين القارتين الافريقية والاسيوية واقع في الشمال الشرقي لوادى النيل متوسط عرضه نحو ١١٢ كيلو مترا .

ويقول علماء طبقات الارض انه من المرجح ان ارض هذا البرزخ حديثة التكوين . وانه في بدء العصر الرباعى الجيولوجي كان بحر القلزم (البحر الاحمر) وبحر الروم (البحر الابيض المتوسط) متصلين اتصالا تاما بمجرى من الماء يشبه مضيق البسفور ، غير ان رمال الصحراء التى كانت تكثفه من ضفتيه وزبد النيل تكاثفا على طمسه . وبعضى الزمان زالت اثاره ولم يبق منها دليلا على هذا الاتصال سوى البحيرات المرة وبحيرة التمساح والبلاح والمنزلة . اما مابقى من ارض البرزخ فيسكاد يكون ارتفاع سطحه مساويا لارتفاع سطح البحر ما خلا في نقطتين . واحدة منهما بين البحيرات المرة وبحيرة التمساح وهى عتبة (سيدايوم)

وتعلو عن سطح البحر بنحو اربعة عشر مترا . والثانية بين بحيرة التمساح وبركة المنزلة وهى عتبة الجسر وارتفاعها عن سطح البحر يبلغ نحو ثمانية عشر مترا .

ويوجد فيما بين بحيرات التمساح والنيل منخفضة من الارض يمتد من الغرب الى الشرق هو وادى العاميلات . ويقدر العلماء المختصون انه كان يجرى فى بطن هذا الوادى فرع قديم من النيل كان يصب فى البحر الاحمر ولقد كان برزخ السويس ، قبل اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح ، هو السبيل الاوحد الذى كان معروفا للوصول الى الهند . فكانت البضائع والسلع تفرغ من السفن فى الاسكندرية او دمياط على شاطئ البحر الابيض المتوسط ثم تحمل على ظهور الابل الى السويس ثم يعاد شحنها بالسفن كره اخرى . وكانت الضرائب التى تجبى على مرور هذه التجارة بالبرزخ من اهم موارد الثروة فى مصر حتى اذا كشف البرتغاليون طريق الرجاء الصالح تحولات التجارة اليها وهجرت طريق مصر لسهولة الطريق الجديدة وقلة نفقاتها ولصون البضائع وعدم تعرضها لهجمات قرصان البحر الابيض المتوسط . ولعلوا قبائل البدو الذين كانوا يتعرضون لالتوافل التى كانت تنقل البضائع من الاسكندرية الى السويس ولما تولى محمد على الكبير مؤسس الاسرة المالكة فى اواخر القرن

الثامن عشر للميلاد امنحت الطريق بفضله فى الاراضى المصرية كافية . وكان نفوذ الدولة البريطانية قد اتسع فى بلاد الهند واصبح من الضرورى لها اتخاذ طريق اقصر لمواصلاتها بهذه المستعمرة العظيمة من طريق

رأس الرجا الصالح التي كانت تستغرق زمنا طويلا . هنالك فكر
بعض رجال الانكاز في احياء طريق البرزخ وتنظيم نقل البضائع الخفيفة
التمينة والبريديين اربابا والشرق عن طريق هذا البرزخ . وفي عهد عباس الاول
اتفق الانكاز معه على تمهيد الطريق من العاصمة الى السويس في
الصحراء الشرقية وضمان المحافظة على القوافل التي تنقل البضائع بين
القاهرة والسويس فهد تلك الطريق وجعلها صالحة لمرور القوافل واعد
فيها اماكن للاستراحة لحفظ الامن وتيسير المياه الصالحة للشرب
وما الى ذلك من موجبات التسهيل والامان لنقل المتاجر وذلك في
سنة ١٨٣٥ م وكانت معروفة بالسكة البيضاء .

وكان يمر بالبرزخ طريقان تتجه واحدة منهما نحو الشمال الى
سوريا والاخرى الى الجنوب نحو بيت الله الحرام .

مدينة السويس اما مدينة السويس ذاتها فمقامة على الخليج المسمى
الآن باسمها في الطرف الشمالى للبحر الاحمر، وكانت وجدت مدينة قبلها
شمالها حيث كان ينتهى الخليج، وذلك منذ التواريخ المتوفرة في القدم
وهي مدينة (كايما) كما كان يسميها الاغريق و (القلزم) كما كان
يدعوها العرب وباسمها سمي البحر الاحمر ببحر القلزم وخليج السويس
بخليج القلزم . ولقد تمت هذه المدينة مع حركة انحسار مياه الخليج عن
الارض الجفاف فتنقلت معه الى الجنوب شيئا فشيئا . ثم اقيمت في القرون
الوسطى مدينة جديدة هي (مدينة السويس الحالية) .

ولقد ظلت هذه المدينة في رغد ورخاء طالما

كانت محط الرجال التجارة التي كانت تمر بها بين الشرق والغرب . غير
 انها سقطت بعد اكتشاف طريق رأس الرجا سقوطا عظيما حتى وصلت
 الى درجة من الضعة والتقهقر، قبل فتح القناة الحالية، جعلت عدد سكانها
 لا يتجاوز الفا وخمسمائة نسمة. ويجتاز السويس الآن في موسم الحج
 الاف من الحجاج مصريين واجانب كان عددهم في سنة ١٩٢٢ خمسة عشر الف
 حاج تقريبا وليس لسكانها سوى هذا الموسم مورد كسب مهم
القناة في زمن الفراعنة الاول - ان وصل البحرين الابيض المتوسط

والاجر الذي قام به رجال القرن التاسع عشر لم يكن الا تحقيقا لاماني
 سادة مصر القدماء وفراعنتها العظماء . لانه اذا صحت رواية مؤرخي
 العرب فيما قرره امامهم شمس الدين، يكون الفرعون (تريس)، الذي كان
 يتبوء عرش مصر في عهد ايننا ابراهيم الخليل، قد حفر خليجا (كما كان
 يسمى) حينها هبط هذا النهر العظيم ارض مصر تسجيلا للمواصلات مع
 مكة المكرمة التي كانت فيها (هاجر) ام اسماعيل .

ويستخلص من روايات المؤرخين سترابون وديبلين أن «سقي»
 الاول وابنه رعمسيس الثاني (سيزوستريس) كما يسميه الاغريق قد
 حققا في سنة ١٣٨٠ قبل الميلاد فكرة وصل البحرين بخليج كانوا يسمونه
 (تينات) ينفون به (الثقب) يخرج من فرع النيل الشرقي وهو
 الفرع اليلوزي (ولله بحر موسى) في نقطة بجوار بوسطة (الزقازيق الآن)
 ويسير بمحاذاة وادي الطميلات متجها من الغرب الى الشرق ثم ينثنى
 كمنطقة نحو الجنوب فيغترق البحيرات المرة ويصب في بحر القلزم عند

مصر
الاسكندرية
K A I E

مصر
الاسكندرية
K A I E

EGYPT
مصر

III. SIECLE DE L'EGRE

9e SIECLE AP JC

الاسكندرية
مصر

مدينة (ارسينويه) بالقرب من موقع مدينة السويس الحالية . وقدمثل
الفرعون هذا (التينات) بنقوش بارزة على الجدار الخارجى
الشمالى لمعبد الكرنك بالاقصر . وهى تمثل ستى الاول عائدا منتصرا
من فتوحاته فى سوريا والكهنة واشراف البلاد يستقبلونه بباقات
الورد والزهور مهنيين على ضفة هذه التربة التى كانت تحميها القلاع .
ولم يتيسر لنا الوقوف على معلومات كافية عن طول هذا الخليج
وعرضه . انما يقول بعض المؤرخين ان هذه القناة لم تكن تستعمل الا كترعة
لارواء الاراضى . وعلى كل حال فالظاهر انها طمرت منذ القرن العاشر
قبل الميلاد بتأثير سفى الرمل .

وفى اوائل القرن السابع قبل الميلاد اى فى سنة ٦٠٩ اقتزم الفرعون
نيخاو بن بساماتيك الاول حفر خليج جديد يمر بقرب طريق الخليج
العتيق ان لم يكن سار فى جزء كبير منه . وقد هلك فى اعمال حفره
نحو مائة وعشرين الف عامل مصرى . ومع ذلك توقف فرعون عن
إتمامه لان الالهة اوحى اليه ان هذا الخليج لا يعود بفائدة الا على
(البرابرة) يقصد الفينقيين .

وفى سنة ٥٢٠ قام دارا بن حستاسب وتولى إتمامه . ويؤخذ من
روايات هيرودوت الصقلى ان طوله كان مسيرة اربعة ايام بالسفن وسفنه كانت
بحيث تسمح لسفينتين من ذوات المجاذيف الثلاثة بان تسيرا فيه متعاضيتين .
ثم اتى بعد ذلك بطليموس الثانى « فيلادلف » فى عام ٢٧٧ قبل
الميلاد واعاد العمل فى هذه التربة من جديد . ولا يعلم ان كان فعل

ذلك ، لأن الرمال كانت عادت فغطت جزءا منها ، أم انه اراد ان يظهر مجراها في بعض النقط . وقد اتفق على هذا القول الاخير سترابون ودي بلين وديودور الصقلي . غير ان هذه الرواية تعارضها رواية اخرى رواها هيرودوت واكدها تاكيدا لا يحتمل الشك واورد بشأنها كثيرا من التفاصيل . ومؤداه ان الاعمال المنسوبة الى هذا البطليموس تنحصر في بناء دويس ترى عند مدينة ارسينويه يسمح بدخول السفن من البحر الى القترعه وخروجها منها اليه بسهولة . على ان الظاهر مع ذلك ان التجارة لم تكن تتجاوز هذا الخليج الا في النادر لان الملاحة لم تكن فيه سهلة ميسورة .

ولسكن سنى الرمال اضطر الامبراطور طراخان في أوائل القرن الثانى لليلاد الى اتفاق الاموال المطايله على حفر قناة للملاحة جديدة كان مأخذها الى جنوب الاولى قليلا من فرع النيل الآتى من مكان بالقرب من القاهرة الى بليس (امينس طراخانيس) . (١)

القناة فى العهد الاسلامى - ولما فتح عمرو بن العاص فى عهد الخليفة عمر بن الخطاب أرض مصر أراد أن يشق برزخ السويس فى المكان الذى يشهد فيه ضيقه فمنعه عمر حتى لا يعترض بحرين دار الخلافة ومصر . قال ابو الفداء فى كتابه (تقويم البلدان) :

« ومن أما كن ديار مصر المشهورة فى الكتب القديمة « الفرما » وهى بلدة على شاطئ بحر الروم خراب وهى بالقرب من قطية على بعض

يوم . قال ابن حوقل « وبها قبر جالينوس » . وعن أنس سعيد : عند الفرما يقرب بحر الروم من بحر القلزم حتى يبقى بينهما نحو سبعين ميلا . قال : وكان عمرو بن العاص قد أراد أن يخرق ما بينهما في مكان يعرف بذيئب التمساح فنهاه عمر بن الخطاب . وقال : كانت الروم تتخطف الحجاج »

وكان عام ٢٣ من الهجرة عام جذب في بلاد العرب مسيرا سعى بهام الرمادة . قال المقرئ : فكتب عمر بن الخطاب الى عمرو بن العاص يقول :

من عبد الله أمير المؤمنين عمر بن الخطاب الى العاصي بن العاصي فانك امرئ لا تبالي اذا سمعت انت ومن معك ان اعجف أنا ومن معي فياغوثاه . وياغوثاه . فكتب اليه عمرو .

« أما بعد فياليك . ثم ياليك . أتتك مير أولها عندك وآخرها عندي مع أني أرجو أن أجد السبيل الى أن أحمل اليك في البحر » . ثم ان عمرا ندم على كتابته في الحمل الى المدينة وقال : ان أمكنت عمرا من هذا خرب مصر ونقلها الى المدينة فكتب اليه : « أني نظرت في أمر البحر فاذا هو مصر ولا يلتام ولا يستطاع » فكتب اليه عمر رضي الله عنه : « الى العاصي بن العاصي . قد بلغني كتابك تعطل في الذي كنت كتبت الى به من أمر البحر . وإيم الله لتفعلن أو لا قلعن بأذنك ولا بعن من يفعل ذلك . فمرف عمرو والجدم من عمر رضي الله عنه ففعلن وأنتم حفر الخليج القديم في ستة أشهر (٦٤٥ ميلاديه) . (انظر الخريطة)

ظل هذا الخليج الذي سمي في ذلك العهد بخليج أمير المؤمنين مفتوحا حتى سنة ٧٥٥ للميلاد (١٤٥٥ للهجرة، حيث ثار محمد بن عبد الله بن الحسن ابن الحسن بن علي بن أبي طالب في المدينة المنورة على ابن أخيه أبي جعفر المنصور العباسي الذي تولى الخلافة وقتذاك في العراق . فكتب أبو جعفر هذا الى عامله بمصر أن يردم خليج القلزم حتى لا يستعمل في نقل الميرة الى المدينة فنفذ الوالي أمر الخليفة وظل هذا الخليج مطمورا نحو ألف عام ولم يبق من آثار «خليج الملوك الأربعة»، كما كانوا يسمونه تخليد الذكرى منشئيه الأول . رمسيس ونيخاو ودارا وبطليموس ، إلا اليسير للظاهر للعيان . أما البحيرات المرة التي انقطع عنها معين مياه النيل ومياه بحر القلزم فقد تحولت بمرور الزمان الى برك راكدة القنأة بعد الفتح الإسلامي . وبعد أن استعمل البرتغاليون طريق رأس الرجاء الصالح قام للبنادقة في عام ١٥٠٨ م . بسبب نقل شطر عظيم من تجارتهم الى أيدي الهولنديين . وفكروا في فتح برزخ السويس فوضع نيقولو كونتي تصميما لهذا المشروع كان حظه الاثراء في زوايا النسيان .

وفي عام ١٦٧١ وضع لينتزي الالماني مشروعا مماثلا لمشروع نيقولو وقدمه الملك لويز الرابع عشر ملك فرنسا الذي أهمله .

ولم يرض على ذلك الا القليل حتى قام البارون دي طوت وأقنع السلطان مصطفى الثالث بالقيام بهذا العمل العظيم . ولكن الأحوال السياسية التي كانت قائمة اذ ذاك في العالم حالت دون قيامه بأجزائه .

تاريخ قناة السويس في القرن التاسع عشر - لما فتح نابليون بونابرت القائد الفرنسي، الديار المصرية على عهد المماليك في أواخر القرن الثامن عشر للميلاد كانت مسألة شق برزخ السويس ضمن برنامج البعثة العلمية التي بعثت حملة الحربية . ولتحقيق هذه الغاية قام بونابرت بنفسه في ٢٤ ديسمبر عام ١٧٩٨ من القاهرة وفي مبعيته الجنرال برتنيه والموسير مونيغ والمسيو بيرتوللي وبعض اساطين العلم للبحث عن مجرى خليج الفراعنة فمثر في ٣٠ يناير سنة ١٧٩٩ على بعض آثاره في شمال مدينة السويس . ثم تسنى لهم تتبعها على مدى نحو عشرين كيلو مترا . ثم عثر قريبا من مدينة بابيس على طرفها الآخر فترك عنده مهندسا من رجال البعثة الفرنسية هو المسيو جارتين ليبيير Gartien Lepère وكلفه فحص الامر فرفع له هذا المهندس بعد عامين مذكرة باسم لجنة الابحاث العلمية عن كيفية وصل بحر الهند بالبحر الابيض المتوسط عن طريق البحر الاحمر وبرزخ السويس . وكان مشروع ليبيير يختلف قليلا عن المشاريع التي تقدمته حيث اقترح ايجاد قناة تبدأ من الاسكندرية ثم تتبع فروع النيل المختلفة حتى تصل الى السويس . وقد قدرت نفقات انشائها اذذاك بمبلغ ٣٠ مليون فرنك . وقد مدت المدة اللازمة لانعامها بعشرين عاما . فلما عرض المشروع على بونابرت قال انه لا يستطيع القيام بهذا العمل العظيم . على ان النتيجة التي وصل اليها ليبيير كانت مشوبة بغلطة اساسية وهي اعتقاده ان سطح البحر الاحمر يعلو عن سطح البحر الابيض

المتوسط بمقدار ٨.٨٪ مترا. فعارض في هذا الاعتقاد المهندسان لا بلاس وفورنييه وقام بينهما وبين ليير حوار طويل كان سببا في تاخير حل المسئلة. وبعد مضي ثلاثة واربعين عاما من ذلك قام المسيو هومبرى هيل والمسيو لنيان دى بلغون، الذى اصبح فيما بعد لنيان بك، ومعهما بعض المهندسين الآخرين واعادوا فحص مسئلة ايصال البحرين وعرضوا بدورهم سلسلة مشروعات قنوات لاتحيد كثيرا من حيث المجرى عما سلفها ولكنها ظلت كلها فى حيز النظريات.

ثم ظهرت من بعدم الجمعية العالمية التى تشكلت فى سنة ١٨٤٦ بإرشاد الاستاذ انفانتين كبير المذهب السنت-سيمونى . وكانت وجهة هذه الجمعية ان تجمع بواسطة ابحاث ودروس مستفيضة عوامل لايجاد حل نهائى لمسئلة وصل البحرين . فلم تصل الى نتيجة مرضية، رغم العناية التى بذلتها فى ابحاثها والضمانات التى هيئت لها فى سبيل نجاح مقاصدها . وقد كانت الجمعية مكونة من جماعات ثلاث احداها فرنسية والثانية المانية والثالثة انكليزية . فكافت ثلاثة من اعضائها بفحص المشروع وهم بولين تالابوت Paulin Talabot ونيجرالى Negrelli وروبير ستيفن فاوفا هؤلاء بعثة فرنسية تحت رئاسة بوردلو Bourdaloue للذهاب الى البرزخ وفحص مسئلة منسوب البحرين فتحققت هذه البعثة ان الفرق بين منشونى البحرين لاقيمة له اى ١٨ سنتيمترا تقريبا .

ثم قدم المسيو تالابوت مشروعا يرمى الى انشاء قناة ذات اثى عشر هويسا تغذيها مياه النيل وتكون عبارة عن فرعين الاول من السويس

الى قناطر الدلتا (القناطر الخيرية) والثانى من هذه القناطر الى الاسكندرية . وكان مجموع طول هذه القناة ٣٩٢ كيلومترا . ونفقاتها ١٦٢ مليوناً من الفرنكات .

ولكن نيجرلى ابدى رأياً يخالف هذه الفكرة . وافقه عليه المهندسان الفرنسيان اللذان كانا فى خدمة الحكومة المصرية اذ ذاك وهما لنيان بك وموجيل بك وكان هذا الرأى يرمى الى انشاء قناة مستقيمة بين البحرين بلا اهوسة .

اما الاقتراح الذى قد ابدى ذلك الاخوان باروفكان مداره انشاء قناة من السويس تصعد الى الشمال مستقيمة مارة بالبحيرات المرة وبحيرة المنزلة حتى اذا وصلت قريباً من البحر الابيض للتوسط انعطفت الى جهة الغرب بمحاذاة الشاطئ حتى الاسكندرية وكان طولها مقدراً من ١٦٠ الى ١٧٠ كيلومترا .

اخيراً ساعدت الظروف رجلاً من علماء القرن التاسع عشر على تحقيق احلام الفراعنة العظام ومن خلفهم من سادات مصر : ومن سار على نهجهم من العلماء والمهندسين . فهل كان ما يعبر عنه المثل السائر الذى يقول (لا جديد تحت الشمس) حقاً؟ وهل كانت الاعمال التى نقوم بها او نفكر فى القيام بها ليست فى الواقع من ينات افكارنا . وهل الذين جابوا الارض قبلنا خلدوا وآثارهم حيثما مروا قد اكتشفوا كل شئ؟ امضى لئن صح ذلك ألا يكون من دواعى الفخر ان يقوم ابنا ذلك العصر القريب بتحقيق احلام آبائنا واجدادنا من

الاعمال الكبرى الهائلة التي ما استطاع تحقيقها مشيدوا الاهرام ومجففو
بحيرة مورييس .

كيف نبتت فكرة حفر القناة عند ديلسبس - نشأ فرديناند ديلسبس في
حجر السياسة . حيث كان ابوه الكونت ماتيود قنصلا لفرنسا بمصر عام
١٨٠٣ م وكانت صدرت اليه تعليمات من نابليون بونابارت ، القنصل
الاول لجمهورية الفرنسية ، تقضى بان يعرف شؤون قواد القوات
التركية بمصر في اواخر عهد المماليك ويختار منهم اكثرهم جدارة واشدهم
بأسا واسما ثم اخلاقا فيخطر باسمه الجنرال سيبيستان السفير الفرنسي في
الاستانة لكي يجعل هذا السفير الباب العالي على تنصيبه واليا على مصر
فوجد الكونت ماتيود ان (محمد علي) هو الذي تنطبق عليه هذه
الاصناف فاختره وتقد امر نابليون الرجل العظيم لتولى زمام امرهم .
فايد السفير الاهالي في انتخابهم وبذلك ارتبط معه محمد علي برباط صداقة
متين وحفظ له الوالي الجديد هذا الجميل . وكان الكونت ماتيود
ديلسبس قدم ابنه فرديناند الى محمد علي فانس فيه مخايل النجاة والذكاء .
وبعد مضي نحو سبعة وعشرين عاما من ذلك اى في سنة ١٨٣١
كان فرديناند موظفا من قبل حكومته في تونس . فاخترته هذه لتولى
وظيفة تلميذ قنصل في مصر . فاستقل فرديناند في رحلته هذه سفينة
شراعية اسمها ليدويجين Le Diogène فلما وصلت هذه السفينة الى
الاسكندرية دعت الظروف الى وضع ركبها تحت الحجر المسمى
زمننا طويلا .



وكان قنصل فرنسا العام بالاسكندرية وقتذاك الميسو ميمو Mimault وكان من ابناء عصره . وكان مولعا بقراءة الكتاب الذي وضعه الميسوليبيير عن «وصل البحرين» فاهدى الى ديلسبس نسخة منه ليتسلى بقراءتها اثناء هذا الحجز الطويل .

وكان ديلسبس عالما بتاريخ مختلف المحاولات العديدة التي عملت لحفر اقنية تصل بين البحرين منذ عهد الفراعنة الى عهد نابليون الاول . ولكن هذه المحاولات - التي كانت ترمى في جملتها الى وصل البحر الاحمر بالنيل ثم استعمال مجرى فروع النيل حتى الاسكندرية كطرائق للمواصلات - لم تستلقت نظره كثيرا فلما تصفح هذا الكتاب الذي اهداه اليه قنصله استهوته فكرة الميسوليبيير وشغف بها وانكب على درسها من الوجهة الفنية .

اختص محمد علي ابن صديقه بالرعاية والعناية . وعهد اليه بتربية نجله محمد سعيد لما كان يعهده فيه من سعة العلم والعرفان منذ قدمه له ابوه الكونت ماتيوي ديلسبس فقام على تثقيفه وتعليمه وتدريبه على مشاق الاعمال خير قيام . وبذلك توثقت بين الشاب ديلسبس والفتى محمد سعيد عرى المودة والصداقة وتولد بينهما احترام متبادل .

قضت الظروف بعد ذلك على فرديناند بترك مصر الى بلاد اوربا متنقلا في الوظائف السياسية . حتى قضت باعتزاله الاعمال الرسمية والاقامة في بلاده يتولى اعمال أسرته . فلما ذهب سعيد باشا في

سياحته بأوروبا في سنة ١٨٤٧ قبله صديقه واستأذه ديلسبس مقابلة
الاخ لآخيه .

وكان ديلسبس لا يفتأ يذكر تلك الفكرة التي نبتت لديه وليدة
بحثه المتواصل في كتاب ليبير حتى نضجت واستخلص من أبحاثه أن حفر
برزخ السويس لا يمكن أن يستوره أدنى شك . وبلغ اقتناعه بذلك أن
فاتح في أمر تنفيذ هذه الفكرة في عام ١٨٥٢ صديقه قنصل هولندية
الجنرال المسيو . روبسينيه ^S M, wruyssenear وصديقا له آخر من
أصحاب المصارف المدعو بنو أفولد Benoit Foulo وقدم لهما النصيبات
التي وضعها لتنفيذ المشروع . ولكن وجود المرحوم عباس باشا الأول
على عرش مصر كان مما أثبط همته لعدم ميل ذلك الوالي إلى مثل هذه
الأعمال فوطد ديلسبس عزمه على التربص للفرص .

حتى إذا حل يوم ١٦ يولييه سنة ١٨٥٤ بينما كان ديلسبس مشتغلا
ببعض إصلاحات في منزل من منازل إحدى قريباته إذ علم من الصحف
نبأ انتقال عباس باشا الأول إلى الدار الآخرة واعتلاء صديقه محمد
سميد باشا العرش مكانه . فرأى أن الفرصة قد سنحت لتحقيق أحلامه
وارسل الوالي الجديد إلى صديقه القديم واستأذه يستقدمه إلى مصر لقياسه
غبطته وإفراحه . فما لبث ديلسبس أن هرع إلى الإسكندرية لتهنئة صديقه
بما أولاه فوصل إليها في ٧ نوفمبر من العام المذكور .

فقابله سميد باشا بمقابلة في غاية التبجيل والحنافاة وبالغ في إكرامه
ولكن ديلسبس تهيب في بادئ الأمر مفاتيحة الأمير في أمر حفر برزخ

السويس . ولقد قال ديلسبس في كتابه « مذكرات أربعين عاما » بهذه المناسبة ما تعريبه : وكان ينبغي أن أعمل بحذر حيث أخبرني المسيور ويسينير أنه يذكر أنه سمع سعيد باشا يقول قبل توليه منصة الحكم . أن والده العظيم محمد علي عرض عليه مشروع حفر قناة بيرزخ السويس فرفضه بسبب الصعوبات التي كان يخشى أن تضعها انكترا في سبيله . وأن رأيه إذا صار يوما واليا على مصر أن يحذو حذو أبيه .

وفي الواقع أن المسيور جالليس بك الذي كان رئيسا لفرقة المهندسين والذي أنشأ استحكامات الاسكندرية وطواييدها عرض علي محمد علي الكبير مشروع هذه القناة كما عرضه كذلك موجيل بك . وفعل كالف محمد علي الكونت والوسكي الذي كان اذ ذاك في مهمة بمصر في سنة ١٨٤٠ بعمل مساع تمهيدية في اوروبا خاصة بهذا المشروع . ولكن الحوادث السياسية التي طرأت وقتذاك بشأن مصر جعلت تلك المساعي عديمة الجدوى .

وكان محمد علي جد مهتما بأمر وصل البحرين وكان يحدث بشأنه قنصل فرنسا بمصر الذي كان أخبر حكومته بمحادثاته مع الوالي وكان قنصل انكترا فيها يخطر حكومته بأن محمد علي قليل التفاؤل بالمشروع وأنه لن يقبل على كل حال أن تتولى شركة أمر حفر هذه القناة . وكانت النمسا من جهتها تحاول أن تنقل المسئلة من القاهرة الى الاستانة لتتولى هي الامر دون الدولتين المذكورتين : ولكن محمد علي كان يقول « لا اريد ان يكون في مصر بسفور ثان » واخيرا أنجح

الانكليز في مشروع انشاء سكة حديدية من الاسكندرية الى السويس
عن طريق القاهرة .

لازم ديلسبس سعيد باشا في غدواته وروحاته وفي ١٢ نوفمبر سنة
١٨٥٤ قام سعيد باشا برحلة من الاسكندرية الى القاهرة عن طريق
الصحراء اللوية على رأس عشرة آلاف جندي بمدافعهم وخيولهم
فاستصحب في رحلته هذه صديقه ديلسبس . وكان الامير يخطي كثيرا
به ويذاكره في امور البلاد .

فدعاه الامير في مساء يوم ١٥ نوفمبر ليوافيه في سرادقه حيث كانت الحملة
نازلة في الصحراء . فانس ديلسبس من الامير انعطافا شديداً عليه
فعرض عليه ان يخلد ذكره ويشهر ايام حكمه بعمل من الاعمال العظيمة
وطرح امامه مشكلة حفر قناة في بزرخ السويس توصل البحرين
وتكون صالحة للملاحة . واذان له نتائجها وما يعود منها على العالم اجمع من
النفع الجزيل . وافاض في تعبيد الفكرة ماشاءت له فصاحته فقال له
سعيد باشا (لقد اقتنعت . وقبلت ما عرضته على وسنهتم اثناء باقي الرحلة
بطريق التنفيذ . لقد اتفقنا . نستطيع ان نتمدد على) فقدم له ديلسبس
في الحال مذكرة ابتدائية عن المشروع قال - (ان وصل البحر الابيض
للتوسط بالبحر الاحمر بواسطة قناة صالحة للملاحة امر توجهت نحو فوائده
انظار جميع الرجال العظام الذين حكموا مصر او مروا بها كسينوستريس
والاسكندر وسيزار والقاتع العربي العظيم عمرو بن العاص و نابليون
الاول ومحمد علي) .

ولقد وجدت في سالف عصور التاريخ قناة توصل بين البحرين بواسطة مجرى النيل . لبثت دهرًا لم يعرف به مقدار في ابان حكم الاسرات الفرعونية . ثم أوجدت مرة ثانية وظلت مفتوحة نحو ٤٤٥ عاما منذ خلع الاسكندر الاول والفتح الروماني حتى حوالى القرن الرابع قبل الهجرة . ثم حفرت مرة اخرى ودامت مدة قدرها ١٣٠ عاما منذ الفتح الاسلامي .

وحينما نزل نابليون الاول ارض مصر كلف لجنة من مهندسيه بمهمة البحث عما اذا كان من الميسور ايجاد هذه الطريق للمواصلات وصيانتها صيانة تامة . فعلت المسئلة بطريقة ايجابية . اذ رفع اليه العالم الكبير المسيو ليبيير التقرير الذى وضعته اللجنة فقال : (انه لعمل عظيم ولست انا الذى استطيع ان اقوم به الآن . ولكن الحكومة التركية قد تجد يوما مجدها وفخارها في تنفيذ هذا المشروع .

ولقد حان الوقت الذى تتحقق فيه نبوءة نابليون فان شق برزخ السويس مقدر له اكثر من سواه . ان يكون واسطة في حفظ كيان الامبراطورية العثمانية . وان يثبت لمن كانوا يرجون سقوطها وخرابها انها لا تزال ذات وجود منخصب وانها قادرة على ان تضيف الى تاريخ حضارة العالم صفحة مجيدة .

لماذا اجتمعت كلمة حكومات الغرب واممها على المحافظة على (السيد العظيم) في امتلاكه البوسفور .

ولماذا كانت دائما الدولة التي تحاول تهديد هذا المركز عرضة للمقاومة المسلحة من جميع دول اوربا؟ ذلك لان للممر الذى يصل البحر الابيض المتوسط بالبحر الاسود ذواهمية عظيمة حتى ان الدولة الارووية التى تضع يدها عليه تصبح سيدة الجميع وتتحكم فى الدول الاخرى . وبذلك تنقلب الموازنة الدولية التى يحرص عليها الجميع ويعنون بامرها .

الى ان قال: (ولقد طلب المسيو ليبير منذ خمسين عاما عشرة آلاف عامل واربع سنوات للعمل ومر ٣٠ الى ٤٠ مليون فرنك لاعادة حفر القناة المتينة الغير مستقيمة المجرى . ثم ابدى رأيا مفاده انه من اليسر حفر برزخ السويس بواسطة قناة مستقيمة تصعد من السويس الى ييلوز .

واختار المسيو برلين تالابوت ، احد المهندسين الثلاثة الذين انتدبتهم جمعية ابحاث قناة البحرين مع المستر ستيفسون والمسيو نيجرلى ، الطريق الغير المستقيم من الاسكندرية الى السويس منتفعا بقناطر الدلتا . وقد رانفقات اللازمة لمشروعه بمائة وثلاثين مليوناً من الفرنكات للقناة ذاتها و ٢٠ مليوناً لانشاء ميناء السويس .

ثم فحص لنيان بك ، الذى يدير منذ ثلاثين عاما اعمال حفر الترعى بالقطر المصرى بكل مهارة ، موضوع قناة البحرين على نفس الارض التى ستمر بها لقناة . فاصبح رايه ذا قيمة خاصة . فعرض شق البرزخ فى المنطقة الاكثر ضيقا من سواها مع انشاء فرضة كبيرة داخلية فى

حوض بحيرة التمساح وجعل مدخل القناة من جهة يبلوز والسويس صالحين
لمرور السفن للكبرى .

وبعد ان عده ديلسبس سلسلة المشروعات التي عرضت بعد ذلك
على محمد علي الكبير من جاليس بك وموجيل بك قال : (وبواسطته
يصبح الحج الى بيت الله الحرام ميسورا امينا في كل وقت وزمان . ويسهل
أداء فريضته على جميع المسلمين . كما ان الطريق للبحرية تشجع تشجيعا
عظيما على الملاحة التجارية والسياحات الطويلة ويقرب نحو ٢٠٠٠ فرسخ
مسافات البلاد الواقعة على ضفتي البحر الاحمر والخليج الفارسي والموجودة
منها على الشواطئ الشرقية لا فرقياسا ثم بلاد الهند ومملكة سيام
والكوشندشين واليابان وامبراطورية الصين المترامية الاطراف وجزائر
الفلبين واستراليا وذلك الارخبيل البعيد الواسع الارجاء الذي تتجه نحوه
الآن تيار الهجرة من اوربا العتيقة .

تلك هي النتائج المباشرة لحفر برزخ السويس . الخ . الخ . الخ .
فلما اطلع سعيد باشا على هذه المذكرة ازداد اقتناعه بما سيناله العالم
من اليسر والرخاء وما سيكون من انتشار المدنية والعمران في الاقطار الشرقية
بفضل هذا العمل العظيم الذي عهد اليه القدر أن يقوم به ويحميه .

امتياز حفر القناة — ولما وصل سعيد باشا الى القاهرة قادما من

هذه الرحلة الصحراوية بجندة ومدعويه انزل ديلسبس في قصر المسافرين
وهو الذي كان مخصصا في ايام الحملة الفرنسية للمجمع العلمي والاجتماع
اعضاء لجنة القناة فيه تحت يارسة المسيو ليير . وكانت هذه الدار قبل

الحملة الفرنسية مقر الحسن كاشف ثم جعت بعد الحملة الفرنسية منزلاً
للمسافرين (المسافر خانة) ثم أعدت لمدرسة الناصرية الابتدائية وهي
الآن للمدرسة السنية للبنات بالناصرية .

وفي يوم ٢٥ نوفمبر استدعى الوالى صديقه اليه بالقلعة وهو لا يعلم
سبب دعوته . فلما قبل عليه النى لديه لقيفا من القناصل العامة والوجهاء
اتوه للتهنئة بسلامة وصوله . فما اتم سعيدان اعلان على رؤوس الاشهاد
وفي هذا الجمع الخافل ما وعد به صديقه ديلسبس من منحه امتياز حفر قناة
السويس ، واكد هذا التصريح بانه سيمنح امتيازاً بتأسيس شركة عالمية
مساهمة لابرار المشروع الى حين الوجود ولم يمض على ذلك خمسة ايام
حتى انجز الامير وعده ووقع في ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ الامر العالى الذى
بمقتضاه يمنح (صديقه المخلص النبيل السامى المقام) امتياز حفر القناة
وتأسيس شركة لذلك . ولقد ذكر فى مستهل هذا المستند ان المشروع
مهمومى وان رسوم المرور بالقناة وحقوق المرور بها تكون واحده بالنسبة
لجميع الدول « فلا يجوز منح أى تفضيل خاص تمييزاً على اخرى » وكانت
مدة هذا الامتياز تسعة وتسعين سنة تبدأ من تاريخ افتتاح القناة للملاحة .
على ان تنازل الحكومة المصرية للشركة التى ستؤلف لهذه الغاية عن جميع الاراضى
التي لا تزرع والتي لا تكون مملوكة للأهالى الواقعة على ضفتى الترع النيلية التى
ستنشأ على مبدى كيلومترا من الجهتين بشرط ان تقوم الشركة بريها و زرعها
دون ان تدفع عنها ضرائب لمدة عشر سنوات تبدأ من يوم اعداد
الارض للزرع . وكان البند الاخير من عقد الامتياز بالصيغة التالية (و انا

نعد بمساعدتنا ومساعدة جميع موظفي حكومتنا لتسهيل تنفيذ الامتيازات المذكورة والانتفاع بها)

لما تسامح ديلسبس بهذه الوثيقة ولى وجهة شطر العقبة الثانية في سبيل تحقيق مشروعه العظيم . وهى العقبة المالية . فلم تكن هذد من العقبات التى يستحيل التغلب عليها . اذ لجأ الى الحال الى مائة من اسدقائة و رصفائة القدماء و حملهم على ان يكتب كل منهم بحصة ثمنها خمسة الاف فرنك للقيام بالنفقات اللازمة للأعمال التمهيدية . فكانوا هم اول مؤسسى هذه للشركة . ثم تعهد سعيد باشا بدفع النفقات الى تزيد عن المبلغ المكتتب به . وكانت هذه الزيادة فى الواقع مبلغا لا يستهان به

فى شهر ديسمبر من ذلك العام سافر ديلسبس الى برزخ السويس يصعبه لينان بك وموجيل بك لدرس طبيعة الارض هناك بين بحيرة المنزل والسويس . وفى ٢٠ مارس سنة ١٨٥٥ قدموا تقرير اوافيا برايمم فكان مطابقا للرأى السابق الذى يرى الى حفر ترعة بدون اهوسة تمر على خط يكاد يكون مستقيما من السويس على البحر الاحمر الى ييلوز (الفرما) على البحر الأبيض المتوسط . يكون عمقها ثمانية امتار لتكفي لمرور السفن الكبرى بها التى حمولتها ثلاثة آلاف طن ويكون طولها لغاية ١٢٠ مترا واتساعها ٢٢ مترا من القاع منتفعين فى ذلك بانخفاض البحيرات المرة وبحيرة التمساح ثم حفر ترعة للمياه العذبة تخرج من النيل عند القاهرة وتمر بوادى العطميلات حتى تصل الى بحيرة التمساح وهناك يتفرع منها فرعان يحاذيان قناة السويس يذهب واحد منها صوب ييلوز ، والثانى صوب مدينة

السويس. وتجاوب هذه اترعة مياه الشرب للعمال الذين سيعلمون في حفر القناة
ولاحياء موات الاراضى المتنازل عنها للشركة . وقد قدرت النفقات اعمومية
لهذه الاعمال بمبلغ ١٨٥ مليون فرنك . ومتوسط المدة التى يتم فيها العمل
بست سنوات . والايارات السنوية الناتجة من استثمار القناة بعد حفرها
بمبلغ ٣ مليون من الفرنكات باعتبار ان رسم المرور على الطن الواحد ١ فرنك
ولقد اختتم هذا التقرير بالعبارة التالية: (ولنا وطيد الامل ان
يقابل هذا العمل بما يستحقه من الرعاية حيث تعود منه الفائدة العظمى
والشرف الباقي على اول من يقوم به ولا يقتصر هذا العمل على انتاج
ارباح لا نزاع فيها بل سيكون اكبر مظهر من بواعث انتشار المدنية
والعمران بارحاء العالم فى القرن التاسع عشر) فصادق الوالى على هذا
التقرير وقبل ما فيه . ولوعبته فى توثيق عرى العلائق الحسنة بينه وبين
الخليفة الاعظم زف الى جلالته هذا النبأ السار ملتصقا بالسوافة عليه .
فكان لما ابداه الى من دلائل الاحترام والتعظيم لمولاه اطيبت اثر .
اذ لم يكن فى الواقع ملزما باستصدار تصديق من السلطان على الاعمال التى
من هذا القبيل حيث ان معاهدة سنة ١٨٤١ تبيح لمصر ان تقوم بكل
عمل يكون من شأنه النفع العام بدون مراجعة الباب العالى .
وأبلغ الامير ممثلى الدول الاجنبية بمصر نبأ هذا الامتياز وكان
المسيو ديلسبس هو المكلف من قبل الوالى بابلاغهم النبأ . وكان نابليون
الثالث وقتذاك امبراطورا لفرنسا فظهر تأييده للمشروع بان اهدى
سميد باشا نيشان (اللجيون دونور) فى ٢٢ ديسمبر سنة ١٨٥٤ .

اما قنصل جنرال الدولة البريطانية فقد طير هذا الخبر الى حكومته بطريق البرق، وارسلت تعليماتها اليه بمراجعة الوالى فى هذا الامر للوقوف على حقيقةه . فسأل الوكيل السياسى سعيد باشا عن الكيفية التى ستعفى بها القناة فاجابه الامير قائلاً: « ان المسيو ديلسبس اصبح ممثلاً الشركة المالية وهو سيدعو جميع الامم للاشتراك فى تكوين رأس المال. »

مناهضة الحكومة الانكليزية للمشروع - ومن ثم اخذت الصحف لانكليزية تحمل على المشروع وتسفه احلام من فكروا فيه والقائمين به وبدأت الحكومة الانكليزية تتعفى لمناهضته واحباطه . فارسل المسيو ديلسبس للمستريشارد كوبدن العضو بمجلس النواب البريطانى فى ٣ ديسمبر سنة ١٨٥٥ خطاباً يدافع فيه عن المشروع يقول فيه:

« جئت كصديق للسلام والاتفاق الانجليزى الفرنسى بنبأوثق عرى هذا الوفاق . »

الى ان قال « ويقول بعضهم ان مشروع والى مصر سيصادف معارضة فى انجلترا ، غير انى لا استطيع تصديق ذلك . - فأت رجال دولتكم على درجة من القطنة والذكاء لا قبل لى معها ان اقبل مثل هذا الفرض . ماذا . انكلترا التى تملك وحدها اكثر من نصف تجارة الهند والصين العامة . والتى لها فى آسيا امبراطورية مترامية الاطراف . يكون فى استطاعتها تنزيل نفقات تجارتها الى الثلث ، وتقريب اطراف دولتها بما يساوى نصف مسافتها الآن ثم هى لا تسمح بذلك ان يتم . امن اجل انها تريد ان تمنع الامم النازلة على ضفاف البحر

الايض المتوسط من انتهاز مواقعها الجغرافية لتقوم بقسط من التجارة في البحار الشرقية اوفر مما كانت تقوم به حتي الآن . تحرم هي نفسها من الفوائد الجمّة التي ينبغي لها ان تغنمها من الوجهة المادية والسياسية من وراء هذه السبيل الجديدة التي تفتح للمواصلات . لا اسبب سوى ان سواها من الامم في موقع اكثر موافقة منها . كأن الموقع الجغرافي هو كل شيء او كانه ليس لانكثرا في جميع الاحوال مغنم في هذا العمل اكثر من جميع الدول الاخرى مجتمعة »

ثم اعترض على القول القائل بان الطريق القصير يحمل انكثرا على ان تستخدم سفنا اقل مما تستخدم الآن لنقل تجارتها . تكون النتيجة تعطيل الاسطول التجاري البريطاني . فقال . (وليس مفهوم ما لا ينصح الذين يبدون هذه الممارسة للحكومة الانكليزية باتخاذ طريق رأس (هورن) للسفر الى الهند حتى يتسنى لهم استخدام سفن اكثر مما تستخدم الآن في طريق رأس الرجاء الصالح .

واذا وقع المستحيل وعرضت الصعوبات التي يهددوننا بها فان لي املا في ان الرأي العام الذي له قوته في انكثرا . يتغلب على المعارضات التي تقدم لغايات شخصية والمقبات العتيقة .

وكان سعيد باشا اشترط لصحة الامتياز ان يصادق عليه جلالته السلطان فاتفق مع دياسيس على ان يقوم الاخير بنفسه بعهمة الذهاب الى الاسنانة للحصول على اقرار الامتياز . وافهمه انه انما طلب هذا التصديق لمجرد المظهر الرسمي الذي لا يؤبه له . وانه اذا قضت الضرورة

يستطيع الاستغناء عنه . ثم قال له (وانا واثقون نحن الاثنين انه في البدء في العمل متى اردنا حتى قبل تأليف الشركة) سافر ديلسبس الى الاستانة فالتقى الحكومة العثمانية منسرحة الصدر الى المشروع والسلطان نفسه ميالا الى تقاضه . واقد بعث المسيو ديلسبس بخطاب من الاستانة في ١٥ فبراير سنة ١٨٥٥ الى صديقه محمد سعيد باشا يقول له :

حينما وصلت الى الاستانة وجدت المجال امامي متسما للعمل ولئن كان لم يبد من احد رأى في صالح المشروع فانه لم يقدم كائن من كان حتى الآن على الكلام والعمل ضده .

غير ان سفير انكلترا في الاستانة السير ستراتفورد دي رادكليف اخذ يناهض المشروع ويمنع في المصادقة عليه بايعاز من اللورد بالمرسيون وزير خارجية انكلترا حيث كانت له اذ ذلك السكامة العليا في الدوائر السياسية كما كان للورد ستراتفورد اكبر نفوذ على دوائر الاستانة الحكومية . وحصلت اول مقابلة بين ديلسبس والصدر الاعظم رشيد باشا في صبيحة يوم ١٢ فبراير قدم له فيها المشروع والامتيازات الممنوحة له من الوالى وترجمة المذكرة التى وضعها عنه . وقال لفخامته بعد تلاوتها ما يلى :

لا محل لان ايمن لفخامتكم الفوائد التى تعود من وراء هذا العمل العظيم الذى لا ينقصه سوى مصادقة جلالة السلطان حتى يدخل فى دور النفاذ . لانكم وقفتم على مبلغ هذه الفوائد مما تلوته على مسامعكم الانوانى اعلم ان العقبة الوحيدة التى نخشونها ليست معارضة انجلترا اذ انها التى تتجه نحو صداقتها جميع اميالى بصفتى فرنسويا اصيلا . بل هو خوف تمكين

خاطر سفير يتحكم تحكما ظاهرا يسيء به الى سلطة سيدك وكرامته
والذى اود الوقوف عليه هو معرفة ماذا كانت هذه العقبة لها من
القوة على افكاركم اكثر مما لكم من الميل الى ارضاء امير ذى ثقافة يبدى
مثل هذا الاحترام لتبوعه . وهو ذراع الامبراطورية العثمانية اليمنى
كما انكم اهتمت رأسها بالفكر . فهل تضعون فى كفتى الميزان الفسائدة التى تعود
عليكم من استمرار العلاقات الحسنة مع محمد سعيد باشا الذى كفل هذا
العمل على رؤوس الاشهاد . وربط به شرفه وكرامته وايصال حبل الثقة
المبادلة بينكما والصدقة اللازمة لكما فى الاحوال الحاضرة . تضعون
كل ذلك امام تغيير مزاج وقتى لمثل اجنبى .

ومع كل فساد دام الامر يمس الاهتمام بمقياس اميال هذه
الدولة تلك فيما يختص بمسئلة حكومية داخلية لا يستطيع امرء وعقلا ان
ينازعكم الحق فى التصرف بشأنها بمحض اختياركم . فهل لا تجدون ان
الاميال التى ابدتها حكومة جلالة الامبراطور نابليون خليفة بان يعتمد
بقيمتها . فاذا كنا اردنا احترام رأى جلالة السلطان وسعينا باخلاص فى
امساح كل ما يحتمل ان يمس كرامة الامبراطورية العثمانية واستقلالها
فاننا مع ذلك لم نوجد مجالا للظن فى اننا تخلينا كلية عن ابداء
ما نستطيع من تأثير نحن محققون فيه . ولكن الامبراطور والله الحمد لم يعود
اوربا قبول مثل هذا الغرض . وانك انما التى لاتراعى الظروف كما تراعيها
نحن ايدت لدى الباب العالى ان لوالى مصر الحق فى انشاء السكة
الحديدية الموصلة من الاسكندرية الى السويس دون حصوله على اذن

El-Doukhra El-Andalus

من متبوعه . ثم عادت بعد ذلك رغما من معارضة السياسة الفرنسية الى ترجيح ضرورة استصدار اذن السلطان بالنسبة لقناة السويس . ولم يخش احد اغضاب سفير فرنسا .

الى ان قال : (فاننا نمتنع عن التدخل رسمياً لنضع لهذه المسئلة صبغة الشخصية منعاً لكل سوء تفاهم . فهل يصح ان نكافأ على هذا السلوك المستقيم بان نرى عملاً كهذا ممرضاً للخيبة . ذلك العمل الذي ستعصفق له جميع الامم والذي يهيئ أسعد الفرص الذي تظهر فيها الامبراطورية العثمانية امام العالم انها صمدت على ولوج سبيل التقدم والمدنية وانها لا تزال تحافظ على مبادئ ابداء رأيها الخاص ودلائل الحياة . ثم زاد على ذلك في النهاية قوله : (اني هنا يا فخامة المصدر الاعظم لست الا صديقاً للباب العالي . واني مندوب من قبل الوالى ولست مندوب الحكومة الفرنسية التي لم اتلق منها اية مهمة »

ولكنه مع كل ذلك لم يفز منه بفرضه لان السياسة الانكليزية كانت مابرحت واقفة كسد منيع دون حصوله على فرمان المصادقة على الامتياز .

ولقد علق ديلسبس على هذه المقاومة الانكليزية في مذكراته بقوله : و كنت اتوقع هذه المعارضة اكثر من كل انسان . سواء بماعلمتيه اني ام مما علمته انا بخبرتي الشخصية ، فلطالما عرضت لي فرص عديدة تتبعته فيها سياستهم في مصر فتعرفت اتجاهها . فلم استنفذوا جهدهم في احباط حملة الجنرال بونايرت ؟ ولماذا شملوا الممالك بعد ذلك بحمايتهم

وقد كان دأب هؤلاء المماليك بذور بذور الشقاق في البلاد ورفض التجارة الأجنبية . والسعى في اعمال وادي النيل الخصب . ولما اذا احاطوا عباس باشا الاول بتأييدهم ونصائحهم ذلك الامير المتعصب عدو التقدم والرقى الذي قضت القدرة الالهية ان تستخيره في الوقت الذي كان يتحضر فيه للاخلال بنظام مصر وخرابها .

ذلك لانه يوجد في انكلترا حزب غايته انزال الوالى الى مركز راجاتهم في الهند حيث كانوا يحسنون لهم عدم النظام حتى تحمل الساعة التي يرى فيها هؤلاء الامراء المفتونون ان لاسبيل لاماتهم الا بان يدخلوا في ظل الحماية البريطانية او ان يبيعوا بلادهم الى انكلترا .

ومن حسن الحظ ان تكون هذه الآراء ليست هي آراء جميع الناس في بريطانيا وان يوجد في ذلك البلد الحر عدد عظيم من ذوى القلوب الكبيرة والذكاء الشديد الذين يستطيعون عاجلا أو آجلا قيادة الراى العام . ولما اشتدت الممارضه ودخل المشروع في دور سياسى خطير لم يكن احد يتوقعه رأى المسيو ديلسبس ان يقابل الخطر مواجهة . وكتب للسفير الانكليزى بالاستانة . الفيكونت سيرا تفورد راد كليف خطابا بتاريخ ٢٨ فبراير يصارحه فيه رآيه ويقول في مطالعه (هناك امور ينبغي ان يقابلها المرء بكل ضراحة ليتسنى له حلها حلا نهائيا كما ان هناك جروحا ينبغي ان يكشف عنها كشفا عميقا ليتمكن مداوتها تماما . فان الرعاية التي قابلتم بها ملاحظات الاولى بشأن عمل لاختفى خطورته . تشجعني على ان اعرض على تقديركم وجهة نظر يظهر لى انه من المفيد مواجهتها في

برزخ السويس . فإن نفوذكم السامى وصفتمكم الخاصة وكثرة تجاربكم التى تخولكم بالطبع الحق فى التدخل فى كل قرار تصدره حكومتكم فيها تختص بالشرق . تجعلنى اعاق أهمية كبرى على ان آلاو جهدا فى تكوين رأيكم لكى تكونوا على بينة من الامر .

وتوسع ديلسبس فى هذا الخطاب واذان فيه جميع الفوائد السياسية والاجتماعية التى تتولد من الاتحاد الانكليزى الفرنسى . وتساءل عما اذا كانت قناة السويس حقا تكون سببا فى قطع العلائق او تراخيها بين الامتين . ثم اجاب على ذلك بانه لا يصدق ذلك ثم قال فان الامتين لم يعد لهما الا غاية واحدة ومطمع واحد الا وهو انتصار الحق على القوة والمدنية على البربرية .

وبعد كلام طويل تكلم فيه المسيو ديلسبس عن علاقات الدولتين ببعضهما ختم خطابه التاريخى بقوله: فلنفتح البرزخ اذن ولنتصل امواج البحر الابيض المتوسط بامواج الاقيانوس الهندى ولتستكمل اعمال السكك الحديدية فى مصر فيصبح امتلاك ارضها لا قيمة له فى نظر انكلترا ولن يكون هذا الامتلاك سببا فى التشاد الممكن وقوعه بين هذه الدولة وفرنسا . ويصبح اتحاد الدولتين بعد ذلك مما لا نزاع فيه وتمحى من العالم تلك التخرصات والاراجيف التى قد ينشأ عنها قطع الصلة بينهما . ولا يخص ما فى هذا الاستنتاج من المغالطة حيث اثبتت الايام عكس ما ذهب اليه ديلسبس فى بيانه هذا . ولكن هذا الكتاب لم يكن ليوقف تيار المعارضة الانكليزية . فطلب المسيو ديلسبس اذنا للمقابلة جلالة السلطان

فه ابه وكان في هذه المقابلة موضع رعايته واكرامه، فاستبشر ديلسبس
خير اوبعث بكتاب الي رشيد باشا الصدر الاعظم في ١٩ فير ايريشكره فيه
على تمكينه المقابلة السلطانية ثم يقول له. وان الرعاية التي شماني بها جلالة
السلطان لتبعث في نفسي كثيرا من الامل في نجاح المفاوضات التي تشرفت
بتلقي مهمتها من سمو محمد سعيد باشا الذي يثق ثقة تامة في تايد فخامتكم
وان اتفاقا نبيلًا بينكما لتحقيق اجل الاعمال التي عملت في الازمان الغابرة
والحاضرة يكون بمثابة خدمة جديدة بارزة تضاف الى الخدمات الجليلة
التي اديتموها لقضية الشرق وطمأنينة .

عوض الامر بعد ذلك على مجلس وزراء الدولة. فقدم له ديلسبس
مذكرة ابان فيها الادوار التي مر فيها للمشروع . ولسكن مجلس الوزراء
اجذيسوف اصدار قراره بشأنه ويؤجله من جلسة لآخرى . بغية
كتساب الوقت وانتظار للحوادث متأثر ابطف السفير الانكليزي . فلما
رأى ديلسبس ان الامر يتطلب زمنا ليس بالقصير اعترم العودة الى مصر
لمراجعة الامير . فحمله الصدر الاعظم كتابا الى سموه مؤرخا في اول مارس
١٨٥٥ هذا نصه :

بعد الديباجة اعرض .

يعود الان اليكم المسيو فرديناند ديلسبس . وطبقا لما تفضلتم سموكم
تعريفنا عنه : قد القناه ضيفا جديرا بكل اكرام واحترام لشخصه . وكانت
الغاية من حضوره الى هنا مسألة القناة التي لها تلك الاهمية الكبرى
ولقد انتهزت فرصة وجوده بالاستانة وحادثته مرات عديدة محادثات

طويلة عن أمور كثيرة . وقد تشرف كذلك بخطوة تقديمه الى الذات الشاهانية فكان موضع الرعاية والعناية السامية .

وطبقا للاوامر العالية التي صدرت بشأن مشروع القناة المهم . قد وضعت هذه المسئلة موضع ابحاث مجلس الوزراء . ولما كان المسيو ديلبس لا يستطيع انتظار نهاية هذه الابحاث فقد قرر سفره من هنا وسافيد سموكم قريبا بالنتائج التفصيلية لهذه المباحثات .

فلما وصل ديلبس الى مصر يحمل كتاب المصدر الاعظم قايل الامير بالقلمة السعيدية بجوار القناطر الخيرية فاطله سموه على رسالة واردة اليه من صدره كامل باشا الذي كان بالاستانة . وكانت هذه الرسالة محررة من لسان المصدر الاعظم ذاته يستفسر فيها عن بعض تفصيلات كان اشار اليها في كتاب منه للامير تاريخه ٨ مارس . وكانت هذه الرسالة التي ارسلها له صدره خصوصية محضنة رجاء ان لا يطالع عليها احدا وهذه الاستفسارات هي :

اولا - عن الضمانات التي ستطلب من شركة القناة عن سيادة المناطق التي تمر بها هذه القناة .

ثانيا - التنازل عن ملكية الاراضي لاروبيين الامر المخالف للعرف القديم للدولة وللمعتقداتها .

ثالثا - عن الاضرار التي قد تلحق بمصر من جراء العداء الانكليزي

رابعا - عما قيل مما قدمه القنصل الجنرال البريطاني بمصر من الاحتجاجات

على المشروع لدى سعيد باشا قبل حكومته - واخبره الوالي انه اجاب

كل هذه الاستفسارات بما يقنع الباب العالي كل الاقناع . بعد ذلك حضر الى مصر أحمد القواد الاتراك فارتاب الوالى فى المهمة التى أتى من أجلها . فسأل السيد ديلسبر يومها عما إذا كان قد تنسم شيئاً عن مهمة هذا الضابط العظيم فأجابه بأن الاشاعات تدور حول انه انما حضر يلتمس مالا وخيلاً وحبوباً من باب الاعانة . وكان الوالى اذ ذاك فى سياحة على النيل وكان لا يفتأ يستصحب صديقه فى كل رحلة من رحلاته لشدة تعلقه به وبمشروعه . فلما وءلا الى الاسكندرية استدعى الامير اليه ذلك القائد العثمانى وكان اسمه رشيد باشا . فسلمه هذا كتابا برسم سموه من وزير حرية الدولة رضا باشا يستدر به كرم سعيد باشا بسبب حرج الحال ويسأله اعانة فوق العادة من الخيل والبغال والحبوب . وبعد انقضاء يومين على هذه المقابلة أخذ الامير ديلسبس على مفرده وقال له :

لقد أجبته رضا باشا على خطابه قائلاً : انه اذا كان هذا الطالب وصلنى عن طريق الباب العالي ، الذى لا أرى كثيراً ما يحملنى على العطف عليه الآن ، كنت رفضته رفضاً باتاً . أما وأنا راغب فى ارضاء من ظهر بين الوزراء كافة بمغدير المؤيد تأييداً صريحاً لمشروعى الخاص بفتح قناة فى برزخ السويس والذى لم يتهيب الدفاع عن هذه الفكرة فى مجلس الوزراء رغماً عن المعارضة المخيفة التى أبدوها اخرون . كل ذلك يحملنى أن أكون على قدم الاستعداد لتلبية مطالبه . وبما أن كل امرئ ينبغى له أن يهتم بشئونه الخاصة فسأقتصر الآن على اعداد الرسالة التى سأبحث بها فى

نفس السفينة التي تنقل إلى التصديق من السلطان على مشروعى الخاص
بشق قناة البحرين .

ولكن ديلبس لم يعبأ بمارضة انكلترا ولا بتأخير مصادقة جلالة
السلطان على الامتياز - بل حمل الامتياز الذي منحه اياه صديقه الوالى
ورحل الى فرنسا لتأليف الشركة التي ستقوم بهذا العمل الخطير، فشجعه
سميد باشا عند سفره بقوله : (اعلم انه اذا صادفتك صعوبات في سبيل
تأليف هذه الشركة . فاني مصمم على القيام بهذا العمل من مالى الخاص
ومن أموال بلادى مضافا اليها أموال من يلبون نداءك) .

وصل ديلبس الى فرنسا فأخذ في البدء ينشر الدعاية المشروعة
معارضاً حملات الصحف البريطانية التي كانت له من أنواع القذف
والتشهير والشتائم مالا يدخل تحت حصر . حيث كانت تؤيدها اذ ذاك
حكومتها . طفق ديلبس يحارب خطة الصحف ما استطاع الى ذلك
سبيلاً، مستعيناً في ذلك بقله في الصحف الفرنسية، وأقلام اصدقائه في
الصحف الانكليزية الكبرى . ثم بطلب آراء شركات الملاحة والتجارة
الكبرى في انكلترا ذاتها التي كانت كلها في صفه . وبدأ اذ ذاك عهد حوار
عنيف حاول فيه خصومه التغلب عليه - فرأى ديلبس أن يعرض قضيته
على الفحص الدولي فأخذ قلعه وكتب دعوة لمشاهير المهندسين وغيرهم في
الدول المختلفة ممن يستطيعون بما وهبوا من علم وعرفان أن يزودوه
بنصائحهم . فإبى دعوته الكثيرون وهم : المستر مالك كلين من كبار

المهندسين والمستر شارلي ما نبي سكرتير المعهد الهندسي المدني بلنדרه،
وحضر عن النمسا المسيو نيجرلي والمفتش العام لسكك حديد الحكومة،
واجاب طلبه المسيو باليو كبا وزير اشغال تورين والذي انشأ الاعمال
الهندسية المائية بها . ومن بروسيا المستشار لتز مدير الاعمال المائية
بمقاطعة الفستول . ومن اسبانيا الدون مونت سينو مدير عموم الاشغال
العمومية بمدريد . ومثل فرنسا في هذه اللجنة المسيو رينو مفتش عموم
ادارة الجسور والارصفة . والمسيو ليوسون المهندس المائي للبحرية
الامبراطورية . والفيس اميرال ريجودني جنوى والكونت اميرال جوريس.
فالتفت منهم لجنة وصلت الى الاسكندرية ودرست المشروع وكانت
في صالح انشائه ومد القناة على خط مستقيم من السويس الى البحر الابيض
المتوسط

فاجتمع هؤلاء اول مرة في باريس في ٣٠ اكتوبر سنة ١٨٥٥ وقرروا
ان تذهب لجنة فرعية دولية الى ارض مصر لتفحص مسألة وصل
البحرين على ذات الانا كن التي ستحفر فيها القناة وان يقوم مندوب
خاص اثناء هذا الفحص برفع خريطة خليج بيلوز .

وبينما كانت هذه اللجنة في اجتماعاتها تتباحث فيما اذا كان من
المستطاع حفر قناة السويس تنتخب لجنة فرعية كما قدمنا . كان اللورد
بالمرستون يعلن انه مضاد لفكرة حفر القناة . وكانت جريدة التيمس
تعيد حملتها عليه في مقال رأت فيه الاستحالة المطلقة لشق برزخ السويس
من الوجهة المادية . غير ان تعرض اللورد بالمرستون وحيلة جريدة

التي لم ينعما اللجنة الفرعية المذكورة من السفر إلى مصر حيث غادرت
مرسلها في ٨ نوفمبر سنة ١٨٥٥ فوصلت إلى الاسكندرية في ١٨ منه .
ولقد رحب بها الوالي اعظم رحيب واکرم مثواها ايما اكرام فوضع
تحت تصرف اعضائها جميع بواخره وكل سكرته الحديدية وكافة خدم
قصره، وخصص لنجاح مهمتهم العلمية ثلاث مائة الف فرنك من جيبه
الخاص . فلما رأى ديلسبس الحفاوة التي يقابل بها الوالي اولئك العلماء
قال له (انك تعامل هؤلاء السادة كأنهم رؤوس متوجة) فاجابه سعيد باشا
بقوله (بلى . ولا شك . اليسو رؤوسا توجهوا العلم) .

وبعد ان جابت هذه اللجنة انحاء برزخ السويس وفحصته من جميع
الوجهات العلمية والفنية . وبعد ان سافرت على ظهر النيل حتى الشلال
الاول لدرس نظام مياهه حررت تقريرها الابتدائي ووقع عليه اعضاؤه
في ٢ يناير ١٨٥٦ وقدمته إلى سعيد باشا . والى حضراتكم صورة هذا
التقرير الابتدائي :

دعوتونا سموكم إلى مصر لنبحث مشكلة حفر برزخ السويس في
ذات المكان . ولقد سهرتم لنا سموكم السبل ليتسنى لنا في نفس الارض
التي اقترح مرور القناة بها الحكم على قيمة الحلول المعروضة . وطلبتم منا
ان نختار منها اسهلها وآمنها واكثرها فائدة للتجارة الاوروبية .

ومما ساعد على تأديتنا هذه المهمة جمال الطقس وقصر مدى هذه المهمة
سهل علينا اداءها توفير السبل المادية التي وضعت تحت تصرفنا حتى اتممنا
رحلتنا على ما نشتهي . وقد كشف لنا البحث عن عقبات لا عدد لها بل

هى فى الواقع استعالات تقف فى وجه تسير مجرى القناة نحو الاسكندرية كما ابان لنا هذا البحث سهولات غير منتظرة لانشاء ميناء فى خليج ييلوز وان القناة المستقيمة من السويس الى خليج ييلوز هى الحل الوحيد، اذ ان مشكلة وصل البحر الاحمر بالبحر الابيض المتوسط وتفاذها ميسور ونجاحها مضمون ونتائجها لتجارة العالم لا عداد لها . ولقد كان اقتناعنا بهذا الشأن باتحاد الاراء . وسوف نبدى اسباب هذا الاقتناع فى مذكرة تفصيلية مؤيدة برسومات بحرية عن خليج السويس وييلوزى وقطاعات تبين ارتفاع الاراضى وبيانات تعين فيها طبيعة الاراضى التى سيخترقها القنال .

ويستدعى تحرير هذه المذكرة وعمل الرسومات وللقطاعات وبيانات نتائج فحص الاراضى مجهودات تتطلب زمنا طويلا لاتمامها سنشتغل فيها بهمة باروبا بحيث اننا نؤمل ان نقدمها لسموكم بعد بضعة اشهر . اما الان فانا نبادر بأن نذكر هنا ما قررناه وهو :

(١) ان توجيه مجرى القنال الى الاسكندرية غير مقبول من الوجهتين الفنية والاقتصادية .

(٢) ان الاتجاه المستقيم فيه كل السهولة لانشاء القناة ذاتها مع اتصال فرع اليها من النيل ولا توجد الاصعوبات العادية فى سبيل انشاء مينائين .

(٣) ان ميناء السويس تفتح على فرصة امينة متمعة يتسنى

اجتيازها في كل وقت ويستطيع ان يوجد فيها عمقها ٩ امتار على مدى ١٦٠٠ مترا من الشاطئ .

(٤) يجب ان تنشأ ميناء بيولوز ، التي يقترح المشروع الابتدائي وضعها ، في غور خليج ٢٨ كيلو مترا تقريبا الى جهة الغرب في المنطقة التي تتوفر فيها مياه عمقها ٨ امتار على مدى ٢٣٠٠ مترا من الشاطئ حيث يمكن الرسو فيها بالسفن وإدارة آلاتها بسهولة .

(٥) ان نفقات انشاء قنال البحرين والاعمال المتعلقة بها لا تتعدى مبلغ ٢٠٠ مليون من الفرنكات الوارد بالمشروع الابتدائي الموقع من مهندسى سمو الوالى .

اعضاء اللجنة الدولية لقناة السويس

الامضاءات . كاراد . رئيس

(١ . رينو . دى تيجرلى . ماك كلين . ليوسو . اعضاء)

وعلى ذلك اصبحت المسألة محلولة نهائيا من الوجهتين العلمية والفنية وبدا للقائمين بالمشروع انه لم يبق لانجازه الا دعوة ارباب رؤوس الاموال جهارا للاشتراك فيه . ولكن موقف انجلترا المعادى لم يكن ليسمع بالمشروع في ذلك حالا . فلكى ينير المسيو دلسبس الراى العام فى العالم ويحمل على اصدار حكمه فى الموضوع نشر محاضر جلسات اللجنة الدولية والمستندات البحرية والتجارية التى يمكن ان يبنى عليها اقناع الجميع .

وفى هذه الاثناء انشأت مجلة ادنبره ، لسان حال اللورد بليرستون المأجورة ، مقالا ضافيا حاربت فيه فكرة امكان حفر قناة تصل بين بحر

آخر . وأخذت تناقش الفوائد التي قد تعود من ورائها فلم تكن مسألة مصر هذه القناة في نظر لسان حال الوزير الانجليزي الا مسألة خيالية تسفر اهتمام الرؤوس الجوفاء وتسليمهم . ولكننا اذا نظر اليها من كل وجوهها لا يمكن ان يكون لها أى نفع للجنس البشرى .

عقب المسيو دلسبس على هذا المقال بمقال اخر ابان فيه الفوائد التي تعود من وراء حفر هذه القناة من حيث التجارة والملاحة واستشهد على ذلك باقوال شركة الهند وشركة الملاحة الشرقية .

أما سعيد باشا فما كاد يطلع على تقرير اللجنة الدولية حتى اصدر في يناير سنة ١٨٥٦ امرأً عالياً جديداً يؤيد فيه الامتياز الدولى ويعتمد به شروط تأليف الشركة المالية ونظمها .

وقد لوحظ في هذا الامر العالى كل ما كانت تشكو منه انجلترا أو تشك فيه أو تخشى حدوثه فوضعت في صلبه نصوص تزيل تلك الشكوك وتتلافى الشكاوى . من ذلك ان انجلترا اظهرت قلقها من كثرة العدد الهائل من العمال الاوروبيين الذين يقتضى وجودهم في هذا العمل العظيم بمصر . فازالة لهذا القلق نص فيه على ان اربعة اخماس العمال الذين سيعملون في هذا العمل على الاقل يكونون من المصريين . ثم ابدت الحكومة الانكليزية شكها في انه سيكون من المتيسر مرور السفن الكبيرة المحملة من القناة . فتمتاً لهذا الشك ذكر فيه ايضا ما يأتى :

ولكى تكون القناة صالحة للملاحة الكبرى ينبغي ان تحفر على العمق وبالسعة الواردين بتقرير اللجنة العلمية وان ينشأ في بحيرة التمساح

ميناء يمكن ان يسمع السفن التي تكون من اصنخم حجم . ولقد تخوفت
انجلترا من أن الاموال التي ستوظف في هذا المشروع لا تأتي بفائدة .
فهيأ سعيد باشا للمساهمين فيه موردا آخر للكسب مقلدا بذلك طرق منح
الامتيازات باوروبا وأمريكا حيث يوضع على وجه العموم بازاء الاعمال
الخطيرة المعدة للخدمة العامة تأمينات ان لم تكن غايتها حفظ رؤوس
الاموال فهي على الاقل تضمن لها ريعا طيبا . لذلك تنازل الوالى للشركة
ما خلا الاراضى اللازمة لإنشاء للقناة والمبانى اللازمة للعمل عن جميع الاراضى
للغير المنزرعة والتي لم تكن مملوكة للاهالى الواقعة على ضفتي للترعة الحلوة
على مدى كيلو مترا من الجانبين لتقوم الشركة بريها وفتحها على ان تعفى
هذه الارض من الضرائب مدة عشرة سنوات تبتدىء من تاريخ
اعدادها للزراعة .

ثم منعت الشركة حق تعدين جميع الاراضى المصرية وقطع الاحجار
منها طول مدة الامتياز مع اعفائها من الرسوم الواجبة عليها في نظير ذلك
وحق استيراد جميع الادوات والالات اللازمة للحفر والبناء وما الى
ذلك من الاعمال دون ان تدفع عنها رسوم الجمارك .

ولما خشى سعيد باشا ان يتسرب الى ظن الحكومة الانجليزية ان
لهذه القناة صفة سياسية - مع انها تجارية محضة - اعلن بالاصالة عن نفسه .
وبطريق الوصاية خلفائه على شريطة تصديق جلالة السلطان ان تظل
القناة البحرية المظمية . التي تصل بين السويس وبلوز والموانى الملحقة
بها مفتوحة دائما كمر دولى محايد لجميع السفن التجارية التي تجتازها من

بحر لا آخر بدهن ادنى تمييز خاص أو تفضيل لاحد أو لامة على اخرى .
وقد قسمت ارباح الشركة في هذا الامر العالى على الكيفية الآتية .
١٥ في المائة للحكومة المصرية .

١٠ » » للمؤسسين .

٣ » » للمديرين .

٢ » » لتكوين رأس مال يستعمل في منع معاش المتعاقدين
وفي الامانات والتعويضات أو المكافآت التى تعطى اذ
استلزم الحال للموظفين بقرار من مجلس الادارة .

٧٠ » » تقسم بين الاسهم المستهلكة وغير المستهلكة على السواء بلا تمييز

١٠٠

لما ان حصل ديلسبس على هذا الامر العالى رحل الى فرنسا ليسمى
المرّة الثانية في تأليف الشركة وليقوم بمساع تعمل امبراطور الفرنسيس
نابليون الثالث على التدخل في الامر معتمدا في ذلك على صلة قرابة بينه
وبين الامبراطور اوجنى . وكانت حملات السياسة الانكليزية لازالت
تشتد وطأتها على مشروعه وتداخها في الاستانة يسكاد بحبط كل امل .
فرفع المسيو ديلسبس عريضة الى الامبراطور نابليون في ١٢ اكتوبر
سنة ١٨٥٦ يستحث فيها سفير فرنسا في الاستانة على مضاعفة مجهوده
ويشكو من حوادث السفير البريطاني .

حينما ارسل المسيو توفنيل الى الاستانة كسفير لفرنسا في يونية
سنة ١٨٥٦ كان الاتفاق قد تم على ان يتمتع سفير فرنسا وانكارتا كاية منذ

ذلك العهد من التدخل لدى الباب العالي بشأن قناة السويس لتأييدها أو لا حياطتها .

فإذا اخل احد السفيرين بهذا الاتفاق من أى وجه من الوجوه وجب ان تترك الحرية لزميله فى العمل من الوجهة الاخرى .

والى الان لم يمتنع اللورد سترافورد عن بذل نفوذه ليوحى الى وزراء الباب العالي بالوقوف فى مواقف مضادة لعفر البرزخ . لسكى يمنع التصديق على عقد الامتياز الذى منعه والى مصر بصفة قانونية .

وغير ذلك فانه من المؤكد ان الوكيل السياسى لاجلترافى مصر قد سعى فى التأثير على الوالى لسكى يحول نظره عن مشروع حاز الميل العام فى فرنسا وفى باقى البلدان الاوروبية . غير انه اذا كانت مساعى السياسية الانكليزية لم يكن لها نصيب فى مصر غير الخيبة التامة بالنسبة لثبات محمد سعيد باشا وذكائه . ذلك الامير الذى لا يثق فى الباطن الا فى مساعدة جلالة الامبراطور وتأييده . فان نتائجها لم تكن مماثلة لذلك فى الاستانة وحكومتها على ما هى عليه من الضعف لا تنصاع الا للضغط والقوة . فكان من أثر ذلك ان الاتراك وجدوا انفسهم بين تهديدات لورد سترافورد الشديدة وامتناع سفيرنا عن التدخل ذلك الامتناع المقرون بالتردد . فبدأوا طبعاً يغيرون من رايهم ويظهرون الميل لمعاداة مشروع القناة ولو انهم من حيث المبدأ موافقون عليه . ان هذا الموقف مسيء لسكرامتنا ونفوذنا فى الشرق . وقد زاد فى تعقيدته تصرف اللورد سترافورد بقصد الاضرار بنفوذنا الحق وبصالحنا . حتى يثبت انه

قادر على وضع العراقيل امام اى عمل يكون له مساس باى صالح من المصالح الفرنسية التى قد تكون لها اهمية كبرى فى نظرنا . وانه من اسهل الامور عليه فى الوقت نفسه ان يظهر مقدرته فى ارضاء المصالح البريطانية حتى فى الامور التى تختصون وحدهم بفوائدها . فقد حصل جماعة من الانكليز بمساعدته على موافقة الباب العالى على تأليف شركة انكليزية اعطى لها امتياز مد سكة حديدية طولها ثلثمائة وخمسون ميلا من البحر الابيض المتوسط الى الخليج الفارسى - وضمن السلطان - فى نظير قيام هذه الشركة بالعمل - ان تحصل على فائدة قدرها ستة فى المائة على الاقل . وهذه السكة الحديدية ولو انها لم يبدأ بعد فى اجراء الابحاث اللازمة لانشائها فهى اليوم ذات اسهم لها سعر عال فى بورصة لوندرة . وستكلف من اربعمائة الى خمسمائة مليون فرنك . وستعرض تركيا لنفقات طائله سنوية قيمتها ٣٠ مليون فرنك لفائدة رؤوس الاموال الانكليزية خاصة وللمصالح للنفوذ البريطانى كذلك لانه ليس من المستطاع اخفاء انه فى المستقبل يكون للشركة نوع من الاحتكار على قلب سوريا وعلى الاقاليم التى تحده وادى الفرات .

ومهما يكن من امر فانه من المرجح انه اذا نجحت هذه الصفقة فانها فى النهاية سوف تساعد على نشر المدنية والعمران بين بنى الانسان فليس من صالحنا اذن ان نكافحها . ولكن الا يصلح ما حدث لان يكون مثلاً نحتذى به نحن . وليدعونا الى التفكير بان الوقت قد حان لارسال تعليمات

سفيرا لاجل ان لا تصادر بعد الآن مسألة قناة السويس في الاستانة
ولان يسمح فيها بالمصادقة عليها الخ .

لم يؤلف ديلسبس شركة لان الحملة الانكليزية غلبته في هذه المرة
كذلك فعاد الى مصر ووصل الى الاسكندرية في ٢٢ نوفمبر سنة ١٨٥٦ فاستدعاه
الوالي اليه في القاهرة وانزله معه في قصر النيل وشكاه من الحملة الجديدة
التي ظهرت حديثا ضده بارسال الرسل الى مصر ينتقبصون من هيئته في
اعين الشعب ويسعون في اشعال نار الفتنة في الجيش . فقال ديلسبس الا
نذهب معا الى السودان فنبتعد عن هؤلاء الثقلاء ونصيب بهذه الرحلة
غرضين الاول اننا نتمكن من التكلم في شئون قناتنا وليس حولنا عاذل
والثاني انك تنظر بعينك حال شعب القيت مقاليد حكمه اليك . وبلغنا
انه يش من الظلم الضاغط عليه فتصلح حاله وتمد ظل السعادة فوقه .

فطرب سعيد باشا للفكرة وقام من فوره يمد معدات هذه السياحة .
ولقد رد في اثنائها العدل الى نصابه في تلك الاقطار النائية وابطل فيها
الانظام وارضى الاهالي السودانيين وعاد منها وهم يسبحون بحمده ويذكرون
سياحته فيشكرون بكل شفة ولسان .

لم تقف هذه الرحلة تيار المثالب والتهم التي كانت تلقى على القناة
من الانكليز . بل اخذوا يدعون استحالة انشاء ميناء في بلوز مدلين
على ذلك بان اجتياز المنطقة البحرية في هذه الجهة غير ميسور بواسطة
السفن لان قاع البحر هناك عال ولا يسمح لاي مرساة ان تتثبت به . لانه

مكون من طبقة من الوحل . الى غير ذلك مما كان يقصد به التهويش على المشروع وعلى الانشاءات الملحقة به.

فقام ديلسبس الى ييلوز مصحوبا بابنه شارل وبالمسيو بارتلمي .
دي سنت هيلير لارتياح الشراطين هناك .

وبعد ان امضوا اربعة اشهر في جمة ييلوز على ظهر القرقاطة المصرية
ينديكر من يناير الى ابريل سنة ١٨٥٧ .

نشر المسيو ديلسبس التقرير الذي وضع عن هذه الرحلة مصحوبا
بمذكراته اليومية وهي كلها تدحض هذه الدعاوى الباطلة .

هذا ولقد فحص المجمع العلمي الفرنسي (اكاديمية العلوم) جميع
البيانات التي نشرت عن مشروع القناة وصدر قراره النهائي فيه على
التقرير الذي قدمه الى هذا المجمع المسيو شارل دوبين مقرر الموضوع
وهذا نص القرار :

نصرح بناء على فحصنا الدقيق بان الملاحظات التي عملت على ظهر القرقاطة
المصرية بمعرفة القبطان فيليب جريت تثبت امان رسو السفن في مرفأ سعيد
بخليج ييلوز كما انها تؤيد حصول الفوائد التي تؤمل في مدخل قناة
السويس من ناحية البحر الابيض المتوسط . واننا نؤكد كفاية الطريق
المزمع انشاؤها لتوفير حياة بني الانسان وصحتهم والتقليل من ضياع
السفن . ونصرح في الوقت نفسه بان الايضاحات العلمية والفنية التي
ابديت من اللجنة الدولية للاجابة على التعقبات في سبيل هذه الطريق
البحرية تظهر لنا انها وافية بالغرض .

فكان هذا التصريح اقوى ضربة لحقت باشاعات السوء التي كان يشيعها اعداء القناة فيما يختص بمرفأ ييلوز . بعد ذلك اهتمت الحكومة ذاتها بامر حفر هذه القناة وبما يذاع حولها من الاقاويل والتهم فانتخب بعضها لجانا منها لفحص هذه المسألة وتبيان درجة ارتباطها بمصالحها . ولقد رأت الحكومة الانكليزية ان تفحص الامر بنفسها . فاصدرت الاوامر الى سفينة انكليزية بالسفر الى المياه المصرية لتحقيق صحة تقرير القبطان فيلجريت . ولكن الصحف المعروفة بانها لسان حال اللورد بلرستون لم تخفف من غلواتها في الحملة على المشروع حتى نعتته بانه مشروع الغرض منه قنص الاموال بالباطل . وان حفر القناة امر مستحيل بل هو عمل جنونى :

لم يتقدم ريلسبس امام هذه الحملات المنكرة بل اراد اولاً ان يتعرف سير تيار الراى العام الانكليزى ليقف على ما اذا كان يشاطر حكومته رأياها فسافر في اواخر ابريل الى بعد فحصه مياه ييلوز مباشرة مصمما على ان يجوب بنفسه مدن بريطانيا العظمى لمقاومة كل حملة وللإجابة على كل سؤال تنويرا للراى العام .

وفي مدى ٤٥ يوما اقيمت له في مدن انجلترا المهمة ٢٢ اجتماعا كليفربول ومنستر ودوبلن وكورك وبلفاست وجلاسجو وبردين وايدنبره ونيوكاستل وبوستول وحتى في لوندرة ذاتها .

وكانت الولاية التي اقيمت في لوندرة في ٢٤ يونيه في جولدسميث وليمة كبرى جمعت كثير من كبار القوم ترأسها احد كبار ارباب المصارف

في العاصمة الانجليزية . وكان بين المدعوين اسقف لوندريه والجنرال
وليم والبر رودريك مورشين رئيس الجمعية الجغرافية الملكية والمستر
جلادستون والمستر اليس مدير شركة الهند وسواهم من العظماء . فشرّب
الرئيس نخب المسيو دلسبس وهنأه على مجهوداته التي بذلتها في سبيل
اختراق برزخ السويس ووصف هذا العمل بأنه لا يشعر الانسكاز
نحوه الا بكل عطف وميل خصوصا في الموقف الحالي - موقف التفاهم
والاتحاد الخالص مع فرنسا .

وقال دياسبس في عرض الخطبة التي فاه بها في هذا الاجتماع واني
اجيب الذين ينظرون الى هذا العمل كأنه عديم الجدوى من الوجهة المالية
بأن الاعمال لا تعقد مع الذين لا يثقون بنجاحها بل تعقد مع الذين يضعون
كل ثقتهم فيها . وعلى هذا الاعتبار اقول ان رؤوس الاموال الطائلة التي
قدمت الى من جميع الجهات تضمن لي نجاح العملية المالية .

والذي ساعد على اقناع الرأي العام الانكليزي بتدار لفائدة المائدة
على الشعب الانكليزي قبل سواه من تفصيل الطريق بين الجزر البريطانية
والهند تلك الثورة العسكرية المشهورة التي نشبت في تلك البلاد النائية
وكادت تأتي على نفوذ بريطانيا العظمى في تلك الدرة اليتيمة الماثلة في التاج
البريطاني في اوائل عام ١٨٥٧ حيث بذلت الحكومة البريطانية اذذاك
كل نفوذها للحصول على اذن من والي بتمير عساكرها وجنودها
من برزخ السويس فأدرك الشعب البريطاني فائدة هذه القناة اذا
فتحت .

وحداد ذلك ببعض اعضاء مجلس النواب الانجليزى لمناقشة حكومتهم
في امر القناة فسأل المستر هنرى دير كيلي بجلسة ٧ يولية سنة ١٨٥٦
رئيس الوزارة الانجليزية عما اذا كانت حكومة صاحبة الجلالة تتفضل ببذل
مالها من نفوذ قبل جلالة السلطان ليؤيد والى مصر لحصوله على المصادقة
التي ياتمسها من الباب العالى لانشاء قناة بحرية تعجاز برزخ السويس
تلك القناة التي منح والى مصر امتيازها للمسيو ديلسبس والتي نال
الموافقة عليها من جميع المدن المهمة والثغور التجارية بالمملكة المتحدة. واذا
كانت هناك معارضة من قبل حكومة جلالة الملكة ارجو اللورد ان
يبين دواعي تلك المعارضة فلم يراع اللورد بالمستون موقفه بل انفجرت
براكين حقه على المشروع وصرح بما يأتى : -
من المؤكد ان حكومة صاحبة الجلالة لا تستطيع ان تستعمل نفوذها
على السلطان لكي تدخل عليه النش والتدليس بان تحمله على السماح بانشاء
هذه القناة . لأن الحكومة بذلت فى الخمس عشرة سنة الاخيرة كل ما
فى وسعها من نفوذ فى الاستانة ومصر لكي تمنع هذا المشروع من النفاذ.
انه مشروع على ما اظن من حيث الوجهة التجارية يمكن ان يحكم عليه
بأنه فى صف تلك المشاريع العديدة التى تنصب كشرى من وقت الى
آخر لاقتناص أموال السذج من المومنين الذين لا يجدون طريقا
لاستثمار رؤوس أموالهم .

ويلوح لى أنه من الوجهة الطبيعية غير قابل للتنفيذ الا بعد انفاق
نفقات كبيرة جدا بحيث لا يضمن معها أى أمل فى الربح . واني اظن

اذن ان الذين يوظفون أموالهم في مشروع من هذا النوع (اذا كان صديقي المحترم لديه بعض من ناخبه يستعدون للاقدام على ذلك) فان يكون نصيبهم الا الخيبة المؤسفة في النهاية .

قال : ومع ذلك فليس هذا هو السبب الذي حدا بالحكومة الى معارضة المشروع لان من دأبها أن تدع الناس وشأنهم في السهر على مصالحهم الشخصية . فاذا انغمسوا في مشروعات عسرة تحملوا هم نتائجها انما المشروع معاد لمصالح بلادنا مضاد للسياسة التي تتبعها انكثرا فيما يختص بعلاقات مصر بتركيا . تلك السياسة التي تأيدت بالحرب وباتفاقية الصلح المعقودة بباريس . ومن البديهي ان الذي يرمي اليه هذا المشروع هو تسهيل سبيل اتصال مصر عن تركيا . وهو مؤسس كذلك على حسابات بعيدة ترمى الى فتح طريق أسهل نحو أملاكنا الهندية . ولست في حاجة الى ابداء اشارة أكثر وضوحا من هذه الاشارة لتلك الحسابات لانها بارزة للعيان امام كل رجل يبصر الموضوع اهتمامه .

انما أود أن أبدي دهشتي من أن المسيو فرديناند ديلسبس قد اعتمد كثيرا على سذاجة أرباب الاموال من الانكليز . ففكر في أنه اذا قام بجولة في الاقاليم ينجح في الحصول على الاموال الانكليزية لمشروع هو من كل الوجوه معارض للمصالح البريطانية .

ويخيل الى أن هذا المشروع انما عرض منذ خمس عشر سنة كمنافس للسكة الحديدية التي توصل بين الاسكندرية والسويس عن طريق القاهرة .

الى ان قال واذا كان صديقى المحترم نائب بريستول يود ان يستأنس برأى فان انصحه ان يطل بعيداً كلية عن المشروع الذى نحن بصددده . فانضم المجلس الى رأى اللورد بالمستون ورفض السؤال والخوض فيه بأغلبية ساحقة . وكان لتصريح اللورد بالمستون هذا الاثر الذى كان يجره منه فى انجلترا حيث هدا حدة النفوس التى كانت ملتتهبة شوقاً لمساعدة المشروع .

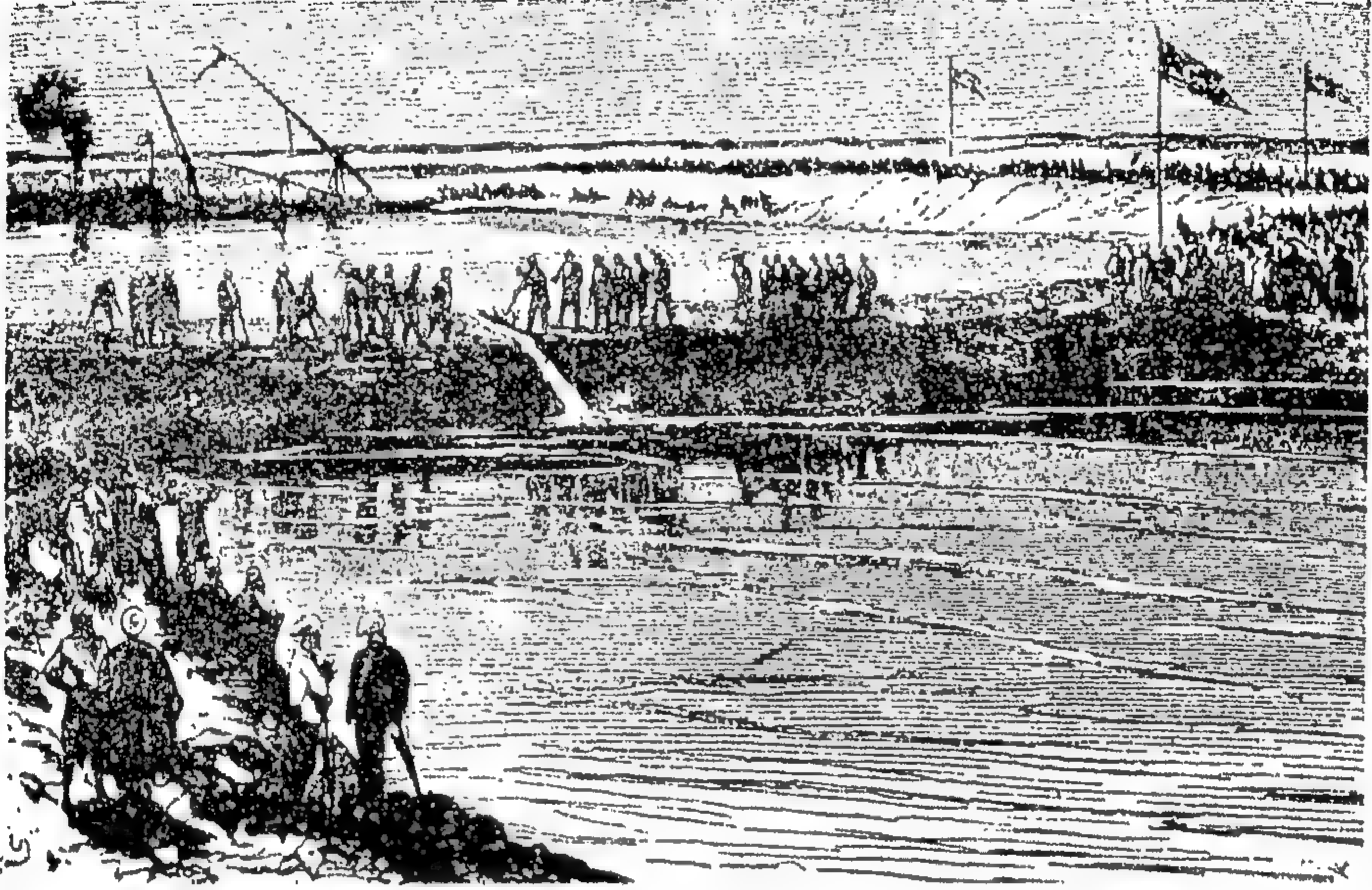
قصد المسيو ديلبس بعد ذلك الى الاستانة وعند مروره على مدينة فيينا قابله النمسيون بحفاوة عظيمة فلما وصل الى عاصمة الامبراطورية العثمانية بلغه نبأ سقوط وزارة بالمستون وقيام وزارة درين بدلها . وعلم كذلك ان تصريح اللورد بالمستون وردت عليه احتجاجات عديدة من الغرف التجارية بفرنسا والمانيا والنمسا وايطاليا واسبانيا واليونان وسواها .

لما تقاضى ظل نفوذ اللورد بالمستون بسقوط وزارته كر المسيو ديلبس راجعاً الى فرنسا واقدم فى ٥ نوفمبر سنة ١٨٥٨ على فتح باب الاكتتابات العامة فى اسهم الشركة العالمية بفرنسا وغيرها من اقطار العالم . فنجح نجاحاً لم يكن ينتظره . وقد قدر رأس مال الشركة بمبلغ ٢٠٠ مليون فرنك مقسماً الى ٤٠٠٠٠٠ سهم ثمن كل سهم ٥٠٠ فرنك يدفع كل مكتتب من كل سهم يكتتب فيه ٥٠ فرنكاً عند الاكتتاب . وقد اكتتب منعيد باشا فى ١٧٧٦٤٢ سهماً باسم مصر .

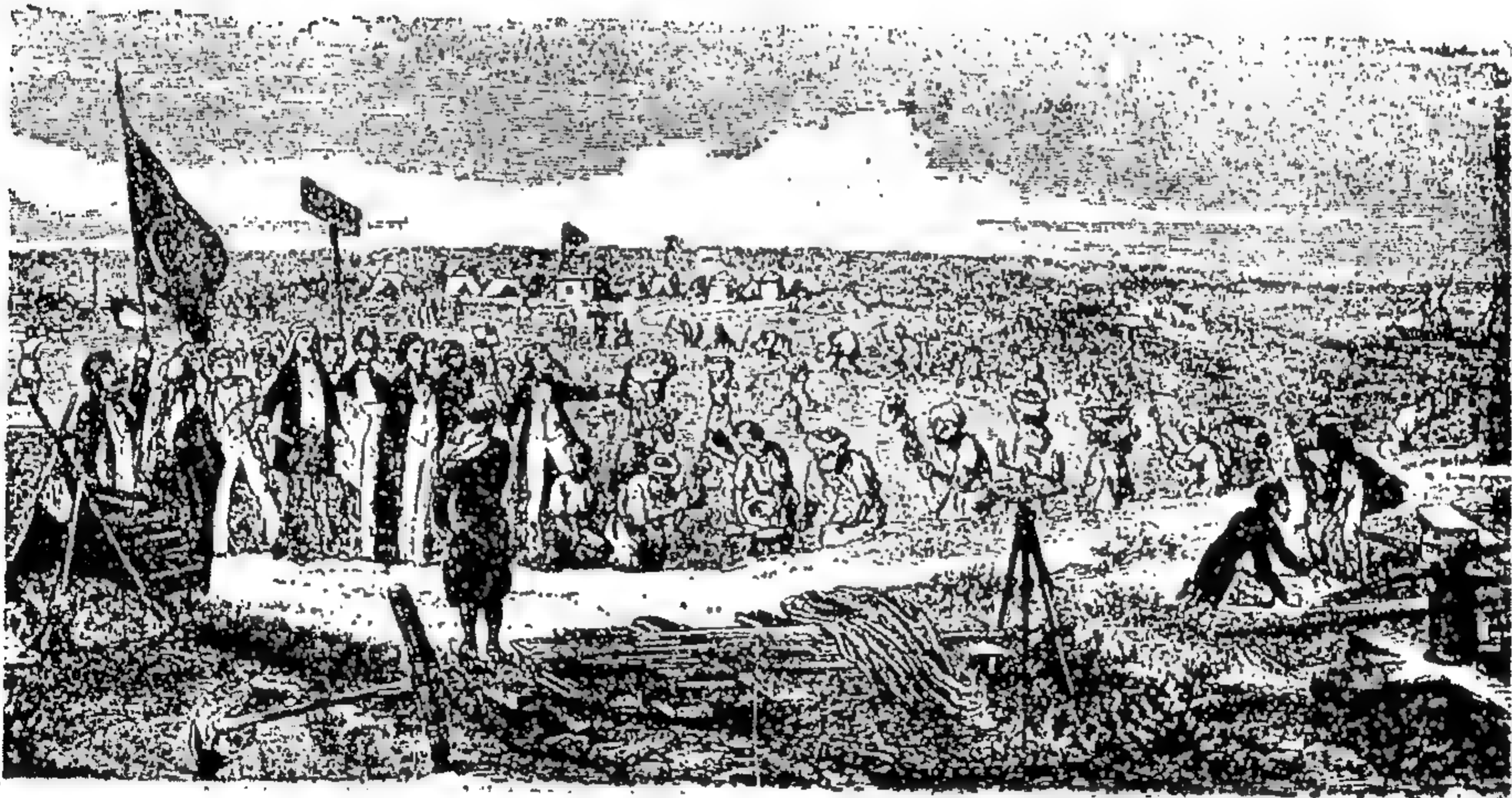
هذا ما كان يجري في فرنسا . اما في مصر فقد بدأت فيها حملة
ارهاب للوالى . وايهامه بطريق غير مباشر بان مجرد البدء في الاعمال
التمهيدية في قناة السويس يكون بمثابة اعلان حرب على انكلترا وان
فتح البرزخ معناه في لغة السياسة (حال حرب)

ذلك ان الحكومة الانكليزية الجديدة اتبعت طريقا جديدا في مناهضة
المشروع بان لا تعارضه معارضة ظاهرة بل عمدت الى ارسال عمالها الى
مصر كالمستر جرين قنصلها في الاسكندرية والمستر فالم للتأثير على الوالى .
ولقد جرى حديث بين المستر جرين وسعيد باشا في ١١ ديسمبر سنة ١٨٥٨
بشأن تأليف الشركة صرح فيه سعيد باشا بانه من الخطأ ان ينسب في
اروبا الى المسيو ديلسبس وحده فضل حفر برزخ السويس لاني انا الذى
اقترحت المشروع وما كان المسيو ديلسبس في كل ما فعله حتى اليوم الا
منفذا لتعليماتى وستسألنى بلا شك عن الداعي الذى حملنى على التصميم على
هذا العمل فاجبك بصراحة ان الداعي الذى حملنى على ذلك هو رغبتي
في تمجيد حكومتى وتخليد اسمي . وان اخدم في الوقت نفسه المصالح
الحقيقية الامبراطورية البريطانية . ولقد فزت في العمل باميال جميع امم
اوروبا . وانك لتعلم ان اغلب الامم الكبرى تهتم بامر حفر برزخ
السويس .

فاجابه المستر جرين قائلا ليسمح لى سموكم ان الالحظ انه اذا كانت
فرنسا وبعض الدول الاخرى قد اظهرت ارتياحا وموافقة على هذا



آخر معول ضرب لفتح القناة من جهة (السويس)



أول معول ضرب في القناة من جهة (بورسعيد)

المشروع فان الحكومة الانكليزية قد اعلنت عاليا بانها لا توافق عليه لانه مخالف لمصالحها .

فاجابه سعيد باشا قائلاً انى مصمم على الاستمرار فى السير فى الطريق التى اتبعتها حتى الآن وعلى ان اعمل كل ما فى وسعى لسرعة تنفيذ مشروع يود الجميع انفاذه .

تخلل سعيد باشا من هذه التهديدات رغما عن ثباته المجهود واطهر ما جاش بصدرة لصديقه ديلسبس فوضع هذا حدا لهذه التهديدات المستترة بان اوحى الى الاميران يطلب الى هؤلاء الرسل الانكليز الذين كانوا يسعون فى التأثير عليه ان يقدموا له ملاحظاتهم كتابة فلم يجروا واحد منهم على ذلك وانقطع ذلك التيار الخفيف .

اول معول ضرب فى القناة - واخيرا - وبعد مضي ما يقرب من اربع سنوات فى مخاربات مستمرة ومناقشات طويلة وعراك مستديم ورغما عن العقبات المتنوعة التى استمرت فى النهوض فى وجه فرديناند ديلسبس سواء اكانت بالقاهرة ام بالاستانة من السياسة الانكليزية ومن المالية الانكليزية - اجتمعت فى صباح يوم ٢٥ ابريل سنة ١٩٥٨ اللجنة المنتدبة فى مصر من قبل مجلس ادارة الشركة العالمية لقناة السويس البحرية تحت رئاسة السيوفريناند ديلسبس على شاطئ البحر الابيض المتوسط فى المكان الذى ستبدأ منه القناة وتقام فيه ميناء بور سعيد . وكان يحيط بالرئيس نحو مائة وخمسين موطفا من السائقين والبخارة والعمال الفلاحين

فنشر العام المصري على رأس البناء المؤقت الذي اعد للادارة هناك
والقى الكلمة الآتية :

باسم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية . وطبقا لقرار مجلس
ادارتها ضرب اول معول في الارض التي ستفتح ابواب الشرق لتجارة الغرب
ومدنيته . اننا كلنا مجتمعون هنا على فكرة واحدة وهي فكرة الاخلاص
لمصالح المساهمين في هذه الشركة ولمصالح موجدوها العظيم والمحسن
اليها الامير محمد سعيد . ثم اقبل ينكت الارض بمعوله وقال :
ان الاعمال التي قمنا بها تبعت فينا الثقة بان العمل الذي سنبدأ
بتنفيذه اليوم لن يكون مملا للرقى وحسب بل انه سوف يعلى من قيمة
رؤوس الاموال التي ساعدت على تنفيذه علوا كبيرا .

ثم التفت الى العمال المصريين الملتفين حوله وخاطبهم قائلا :
سيضرب كل منكم اول ضربة من معوله كما فعلت انا . واذكروا
انكم لا تقومون بحفر الارض وحسب بل اعملوا ان عملكم هذا سي جلب
الرخاء الى اسراتكم . والسعادة الى بلدكم الجميل . ثم صاح بالمجد والفخار
لافندينا محمد سعيد باشا . فليعيش اعواما طوالا

فردد الجميع نداء ديلبس وبدأوا يشقون الارض ويعملون
بجد ونشاط وللحال حررت اللجنة الاندائية النائبة عن مجلس ادارة الشركة
محضرا لهذه الحفلة الهادئة ووقع اعضاؤها عليه :

ولقد كان لاول ضربة للمعول في القناة رنة ودوى انتشر صيهاها
في ارجاء العالم كافة فاستبشرت بها نفوس ووجعت قلوب ولقد افزع

دونها بريطانيا العظمى ثم تحول فزمها الى حقيق شديد . ولم تكثف الحكومة الانكليزية هذه المرة بدس بعض الدسائس الوقتية بل قامت بحملة شعواء تحارب بها المشروع بكل مافي طاقتها من السبيل وكانت حملتها هذه جدية متواصلة . فرأى ديلسبس ان على نجاح هذه الحملة السياسية الجديدة او خيبتها يتوقف مستقبل القناة . فتهيأ للدفاع واعد عدهته للنضال مصمما على عدم التفريط في حق من حقوقه .

وكان سعيد باشا قد وضع تحت تصرف صديقه جميع ترساناته بالقاهرة والاسكندرية ليعد فيها الآلات اللازمة للعمل التي تكونت ورددت اجزاؤها لمصر من الخارج كما انه وضع تحت تصرفه كل ما يحتاج اليه من الحرس ووسائل النقل بل زوده بالعدد والادوات الصغيرة . وكان العمال يقدون على مصر من كل صقع للعمل في القناة . ولكن انكثرا كانت اضطرت الشركة كما قدمنا الى عدم قبول عمال اوربيين الانسبة واحد على خمسة من العمال الوطنيين . فبدا للحكومة الانكليزية ان تمنع العمال المصريين من الوصول الى البرزخ وكان نحو ٦٠٠٠٠ عامل مصري يعمل في حفر القناة والقناة النيليه والاعمال الاخرى الملحقه بها فارسلت الرسل يتعرضون للعمال ويمنعونهم من العمل بالقوة . فكانوا يصعدونهم عن السفر الى البرزخ بضرب السكراباج .

فاذاع المسيو ديلسبس في انحاء العالم واعلان في ١٦ مايو من ذلك العام عن لسان الوالى ان (سعيد باشا صمم على منع هذا التعرض مهما يكن مركز الذين يقومون به) وبذلك امتنع التعرض للفلاحين والىكن

جريدة التيمس ماعتمت ان اعدت نبأها وصوبتها نحو عدوها اللورد
فاخذت تنشر المقالات تهدد الوالى وقالت فى ختام احدى هاتيك
المقالات : ان اقل اشارة يقصد بها التخلص من اتفاقية سنة ١٨٤٠ تدهو
الى تحميل الوالى عبء جميع قوى الدولة البريطانية . ان فى يدنا مالطه
وكورفو من جهة وبمباى وعدن من الجهة الاخرى . واذن تتقدم
الاساطيل والجيش من مائتين النقطتين لتعيد الى الصواب حكومة
ديدها الطمع . فكانت هذه التهديدات الموجهة الى سعيد باشا والموقف
السياسى العام الذى كان متوترا اذذاك لاشتغال فرنسا باشتراكها فى تكوين
وحدة ايطاليا الامر الذى حول نظرها عن القناة مما حسبه سعيد باشا
منفعا من فرنسا كل ذلك جعله يميل الى الناحية الانجليزية .

ولقد اثمرت السياسة الانجليزية هذه الفرصة للتأثير على الوالى .
فمن ذلك ان المستر فالن اطاعه نلى برقية خصوصية وارده اليه من اللورد
سالسبورى وقال له انها خصوصية لا يستطيع ان يترك نسخة منها . وكانت
هذه البرقية تظهر البلاد المصرية كأنها على وشك الغزو العاجل وتصور
الأسرة المحمدية العلوية كأنها عرضة للدمار . لاسمح الله . بل ذهبت هذه
البرقية الى ان فرنسا قد اعترفت بذلك . وذكر هذا الوكيل السياسى
حديثا جرى بصفة سرية بين اللورد كولى السفير الانجليزى بباريس
والسيو والوشكى وزير خارجية فرنسا قال انه علم فحواه بصفة سرية خصوصية
من اللورد سالسبورى فاوله تأويلا مبالغفيا .

كل ذلك اوقع الامير فى حيرة وجعله يميل رغم ازادته الى تنفيذ

مقاصد السياسة البريطانية . فوافق على كتابة منشور وقع عليه ناظر خارجيته ، شريف باشا واذاع هذا المنشور في ٩ يونيه سنة ١٨٥٩ وهو يذكر الشركة بان امتياز قناة السويس لم يمنع الاعلى شرط اساسى وهو تصديق السلطان عليه . وقال هذا المنشور : « ان الامير قد عنى عناية خاصة باظهار ميله وتمضيده الى عمل فيه كل هذه المنافع العمومية . غير انه ، على كل حال يقرر انه لا يستطيع ان يتحمل ان يحصل بأى سبب من الاسباب البدء فى عمليات لا ينبغي ان يبدأ فيها قبل الحصول على التصديق اللازم لها . »

وقد اعلن هذا المنشور لجميع للقناصل الجنرالية واختتم بهذه العبارة (واننا اذا رفعنا الى سامى علمكم . يا جناب القنصل الجنرال ، قرار سموه القاضي بمعارضة الاعمال الحالية التجارية فى برزخ السويس . تلك الاعمال التى هى بطبيعتها وبصفاتهما التى اتخذتها . ليست لهما ابد اصفة الاعمال التمهيدية . نرجوكم ان تفضلوا بالتنبيه على مواطنكم الذين يعينهم هذا الامر ان يمنعوا فوراً عن الاشتراك فى الاعمال المذكورة حتى لا توجد الحكومة المصرية فى حالة الاضطراب الى اتخاذ الاجراءات التى لا بد منها لتحقيق التمتع بحقوقها) وهكذا ارادت الحكومة الانكليزية ان تتخلص من القناة فحملت مصر على ان تضع فى عنقها اغلالاً وفى ارجلها قيوداً تحول دون قيامها بأى عمل من الاعمال التى هى المصلحة العامة بدون اذن من السلطان الامر المخالف لمنطوق اتفاقية سنة ١٨٤٠ .

ولكن اليسو ديلسبس لم يرضخ لمرامى هذا المنشور بل ارسل

احتجاجا شديدا للجهة رديه على شريف باشا في نفس اليوم لدى نشر فيه .
 وذكر في هذا الاحتجاج كل ما حدث منذ اليوم الذي وطئ فيه ارض
 مصر واثبت ان الحكومة المصرية كانت عالمة بها يوما فيوما . بل ان كل
 ما حدث بناء على اتفاق سابق بينهما وبينه وتصريحات علنية من الحكومة
 وعلى . ووافقة الباب العالي لدى فاوضه بصفته مندوبا من قبل الوالى ذاته
 واقدمت هذه الضربة كانها ضربة مميتة للمشروع وظهر كانه
 اصبح مهددا بالوت في فجر حياته . ولكن المسيو ديلسبس صمم على
 الدفاع حتى ينجز مشروعه . هما يكلفه هذا الكفاح من العناء . فسافر من
 فوره الى فرنسا مصمما على بذل كل مجهود لدى حكومته ولدى امبراطوره
 فوصل الى مر - ليا في ٢٩ يولييه .

ولما احسست انكائرا بما ينويه بطل القنصاة خصوصا وان الحرب
 الاهلية بايطاليا على وشك الانتهاء . اوعزت الى وزراء الباب العالي ان
 ينصحوا جلالة السلطان بزيارة بيروت فاذا حضر سعيد باشا لتحيته فيها
 يقبض عليه بتهمة الخروج على الدولة ان يذهب اسطول انجليزى عظيم الى
 مياه الاسكندرية بحجة تحمية السلطان والحقيقة انه يربط فيها تأييدا
 للمناوره ولقد قالت التيمس ان هذه لزيارة ترمى الى امرين . الاول كسر شوكة
 الوالى وانهزاع افكاره التى ترمى الى الاستقلال عن تركيا . والثانى
 اجابته . او بعبارة اخرى . اجباره على ان يضرب مشروع قناة السويس
 ضربة مميتة . ولاند اوشكت هذه الخطة ان تنفذ لولا ان الحرب الاهلية
 بايطاليا كانت قد انتهت وعقد الصلح فى (فيلا فرنكا) فاوقفت هذا الخطة

قبل البدء فيها واقلع الاسطول الانكليزي الذي كان ينتظر الخليفة
بالاسكندرية وعاد ادراجه .

وعلى ذلك لم تر السياسة الانكليزية ان تتقهر كلية امام هذه
الحالة بل رأت ان توعد الى الباب العالي بان يدعو الممالك الاوربية لعقد
مؤتمر للبحث في امر قناة السويس .

ولم يقف نشاط السياسة الانكليزية عند هذا الحد بل حمل السفير
الانكليزي على الباب العالي حملات منكرات وتسليح بسلاح التهديد
تارة واظهار الغضب تارة اخرى . فكان من نتائج هذه الحملات ان
نشرت الصحف الصادرة في ٤ اكتوبر نبأ من الآستانة مفاده ان مختار
بك قبوكتخداي الوالي سافر الى الاسكندرية يحمل كتابا من المصدر
الاعظم يشير به على سعيد باشا بان يمتنع كلية عن كل تدخل شخصي في
مسئلة حفر برزخ السويس حيث ان هذا الامر اصبح محلا لمفاوضات بين
الباب العالي والدول العظمى في انتظار اتفاق بينها .

لما وصل مختار بك الى مصر جمع الوالي القناصل الجنراليه للدول
واطلاعهم على الكتاب بغية استشارتهم فيه فوافق القنصل الانكليزي على
رأى الباب العالي وكانت دهشة الجميع عظيمة اذ اوا المسيو ساباتييه القنصل
الفرنسوي ينضم الى القنصل الانكليزي في الرأي .

وكان للمسيو ديلسبس الى ذلك العهد يحاول ان يمنع تدخل الحكومة
الفرنسوية رسميا في امر القناة ليحفظ لها صفتها التجارية العامة . ولكن
حملات السياسة البريطانية ومهمة مختار بك التي اقام بها من الآستانة

ودعوة الحكومة العثمانية للدول المتفاوضة بشأن هذه القناة كل ذلك اضطر المسيو ديلسبس الى الالتجاء الى حكومته فاستأذن الامبراطور في المقابلة فاذن له في يوم ٢٣ اكتوبر في (سان كلو) وكان اعضاء الوزارة الفرنسية في حضرته فقال له الامبراطور (كيف يمكن يا ميسيو ديلسبس ان يقوم مثل هذا العدد من الناس ضد مشروعك ؟) فاجابه على الفور (ذلك يا مولاي لان الناس جميعا يظنون ان جلالكم لا تودون تاييده) ففكر الامبراطور هنيهة وهو يلوي اطراف شاريه كما كانت عاداته حينما يفكر في امر ذي بال ثم قال (حسن . كن مطمئنا . تستطيع ان تعتمد على تأييدي وحمايتي)

ثم بدا من الامبراطور انه يود ان يحادث ديلسبس على انفراد فتفرق الجماعة . ومن ثم طلب منه ديلسبس ان يامر بتغيير وكيل فرنسا السياسي بمصر فاجابه قائلا (حسن . ان لم يكن غير هذا فهو سهل . قل ذلك لو الرسكي) (وزير الخارجية)

ثم رفع له عريضة وضع فيها كل شيء مستعصرا حكومتها بجلالة الامبراطور لتتدخل في الامر لايقاف سير العراقيين التي تضعها الحكومة الانكليزية في سبيل انجاز المشروع الذي اكتب فيه نحو ٢٦٠,٠٠٠ مساهم فرنسوي . وقد فزعت الاقوام في هذه البلاد لطلب معونة الحكومة الفرنسية حيث طلب ٧٦ مستشارا عموميا من مستشاري الاقاليم ونحو ٥٣ غرفة تجارية فرنسوية للمعونة من جلالة الامبراطور وقال في ختامها . (ولهذه الاسباب يلوح لنا انه مما ينبغي لحكومة جلالكم هو ان

تبين للحكومة البريطانية بالصرامة والاخلاص الممهورين في ايضاحاتها مقدار بمد هذه المخاوف التي تنتابها عن اساس ترتكز عليه . وكيف انها مخالفة لحقيقة الواقع . كما انه ينبغي لها ان تمنح معونة نفوذها السياسى . منفردة ومتحدة مع حلفائها لحقوقها المدنية ولرقى الانسانية وللتجارة العمومية . بحماية مصالح شركة يؤلف المساهمون الفرنسيون اغلبية رؤوس اموالها ومساهمياتها . كل ذلك محافظة على هبة التاج .

وانا اذن نلتبس ، بصفة ممزوجة بالاحترام ، تدخل جلالتيكم الافعال في هذا الامر . ولنا وطيد الامل ان تتنازلوا جلالتيكم فتقبلوا التماسنا) .

وانا مع الاحترام يامولاى . الخ ...)

تقبل الامبراطور هذه العريضة قبولاً حسناً واكد لدبلوماس مرة اخرى حمايته لمشروعه . وفي الحال بدأت المفاوضات للوصول الى حل للمعضلات السياسية التي اثارها القناة . ومن ثم ارسلت اشارة برقية من الامبراطور الى مصر كانت كافية لان يتلقى مختار بك الامر بالعودة توالى الى الآستانة . حيث كان السفير الفرنسى المسيو توفنيل قد تلقى تعليمات بان يبلغ جلالة السلطان نوايا الحكومة الفرنسية الصريحة فيما يختص بقناة السويس .

وكانت الاعمال في اثناء تلك المناورات سائرة في القناة ولم تتوقف لحظة ولوانها كانت غير مقرونة بالنشاط . فعاد المسيو ديلسبس بعد ذلك الى مصر في يناير سنة ١٨٦٠ وقابل امير البلاد باسيوط حيث كان يقوم

بسياحة في الصعيد . فاطلع سموه على جليلة الامر واخبره بمساعيه لدى الامبراطور وعلى نتائجها فاستبشر الامير خيرا وسرى عن القوم في البرزخ وتنفسوا الصعداء اذ علموا ان يدا قوية قد تعهدت بحمايتهم ومساعدتهم . وبعد ان بحث ديلسبس في هماله وموظفيه روح النشاط عاد الى باريس في ٢٠ يناير من السنة المذكورة عن طريق الاستانة حيث سلم للحكومة العثمانية مذكرة جديدة توضح الامر وتثير الراى العام والحكومة ذاتها والسلطان .

ولما وصل الى باريس اجتمع المساهمون لأول مرة فخطب فيهم معددا لهم الاعمال التى قامت بها الشركة منذ تأسيسها ثم عاد الى مصر وتنقل بينها وبين فرنسا طول ذلك العام يناظر الاعمال بالبرزخ ويعد الآلات فى فرنسا ويرسلها الى مصر لانجاز مشروعه .

وفى يناير سنة ١٨٦١ بينما كان فى مصر ورد على الامير كتاب من الصدر الاعظم استكتبه اياه السر هنرى بولور يظهر فيها الوزير استياء الباب العالي من النشاط البادى فى اعمال القناة وعظم ما جرى من تلك الاعمال . فاستدعى الامير صديقه ديلسبس اليه واطلعه على هذا الكتاب قبل ان يطالع عليه سواه حتى من خاصته . فقال ديلسبس جرت العادة فى اسبانيا انه عندما يصدر الملك امرا لحدى البلديات ويكون هذا الامر مضرا بصالح المدينة يفتح رئيس البلدية الامر للملكى فى جلسة رسمية امام اعضاء المجلس ثم يضعه على جبينه احتراماً ويامر الكاتب بتسجيله ثم يقول . «Se deuta peronose Competel» يعنى . انا نحترمه ولكن

لا ننفذه . وكذلك فعل سعيد باشا فقد استدعى سكرتيره في الحال واملى خطابا مطولا يرمي الى هذا المعنى .

استمرت مع كل ذلك المعارضة الانكليزية ولكنها كانما قد وصلت الى دور النزع . وبدأ الافراد من الانكليز يعجبون بالمشروع وبالقائم به ولقد وقع امر من هذا القبيل استرعى الانظار . ذلك ان المستر كولكهوم قنصل انكلترا الجنرال بالقاهرة والمستر سـ درس القنصل الانكليزي بالاسكندرية ابحرا على السفينة منفلوط وقصداً الى البرزخ (ليتأكدا بنفسيهما من حالة العمل هناك) فبعد زيارتهما الاعمال اقام ايها العمال وليمة وقف فيها المستر كولكهوم خطيبا وقال :

اشكركم ايها السادة للحفاوة التي قابتموني بها . لقد حضرت لزيارة الاعمال التي قتم بها ولقد اعجبت بها . جيت جميع مناطق العمل واني لاراني مازلت متأثرا مما شهدت . اني اكبر شجاعتكم . واعجبت بالاتحاد والائتلاف السائدين بينكم . والنظام الذي ينشردواقه على العمل وترتيبكم الذي جعلكم تتغلبون على جميع الصعوبات التي عرضت لكم ولست اشك ابدا بناء على ما شهدت ورأيت في انه اذا عرضت لكم عقبات اكبر مما مضى يسهل عليكم التغلب عليها مرة اخرى مهتدين بهدي رئيسكم العظيم .

واني لا آمل ان لا تحدث عقبات من نوع آخر لكم . فمن اليسور في القرن الذي نعيش فيه نحو تلك العقبات . واني اشترك بكل قلبي في عملكم وساتبع تقدمه بعبطة وانشراح . واشكركم مرة اخرى على الحفاوة

المقرونة بالصدقة والاخلاص والراحة التي قابلموني بها . واني اشرب
نخب تقدم عملكم ولست اشك مطلقاً في نجاحه . فبهت السامعون لهذا
التصريح الفجائي الذي ما كانوا ينتظرونه من قنصل انكليزي قامت
حكومته ولا تزال تقوم بخزان العقبات في سبيل هذا العمل الذي يمتدحه
ويعجب به ويمتني له النجاح والى جاز العاجل .

استمرت الاعمال بنشاط في كلتي الترعيتين البحرية والنهرية حتى
وصلت المياه العذبة الى بحيرة قنمساح في فبراير سنة ١٨٦٢ فقيمت
حفلة احتفاء بوصول هذه المياه الى قلب الصحراء . خطب فيها المسيو
ديلبس مبينا الفرق ما بين الصحراء قبل وصول هذه المياه اليها وبينها
بعد ان جرت اليها هذه المياه فاصبحت صالحة للسكنى
والانتاج .

وكان سعيد باشا مصابا بداء في الحنجرة فذهب في النصف الاول من
سنة ١٨٦٢ الى فرنسا للاستشفاء من دائه . وسافر ديلبس كذلك الى بلاده
فانتهاز بعض اعداء فكرة القناة من الانكليز فرصة وجود الاثنين بالاراضى
الاوروبية . وروج تهمة جديدة ضدهما تلخص في ان سعيد باشا والمسيو
ديلبس على اتفاق بان يشغلا الفلاحين في اعمال القناة بلا مقابل في
نظير قيام الشركة باعطاء شىء لسعيد باشا . لقد ذهب هؤلاء الى اثاره
مناقشة في البرلمان البريطاني حول هذه التهمة . ولكن المسيو ديلبس
محض هذه المقتريات بكتاب ارسله الى وزير خارجية انكلترا ونشره



في الجرائد ابان فيه حقيقة حال العامل المصري وما يتقاضاه من اجر في نظير عمله في القناة والاستعدادات الصحية وغير الصحية التي انشأتها الشركة لراحته والعناية به خاصة. وفي ١٨ نوفمبر عام ١٨٦٢ دخلت مياه البحر الابيض المتوسط الى بحيرة التمساح في الساعة الحادية عشر صباحا. وشهد حفلة دخولها الى البحيرة قناصل فرنسا وايطاليا والنمسا وشيخ الاسلام واسقف الكاثوليك بمصر وغيرهما من رجال الدين وحضر سماعيل بك (الخدوي اسماعيل) بالنيابة عن الوالي. فوقف المسيو ديلسبس وقال بصوت جهوري بين صمت الاعمال والمدعوين (باسم صاحب السمو محمد سعيد آمر بان تدخل مياه البحر الابيض المتوسط الى بحيرة التمساح بعون الله).

وكان ممن حضر هذا الاحتفال القومندان مانسل من البحرية الانكليزية. فالتقى كلمة اظهر فيها اعجابه بما تم من الاعمال في القناة وتمنى ان يصدق الله في انجازه في القريب العاجل. ثم شرب نخب المسيو ديلسبس فاجابه هذا معبرا عن شموه نحو اشتراك هذا القومندان في افرانهم وعد ذلك فالا حسنا للوفاق بين فرنسا وانكلترا.

القناة في عهد اسماعيل - لم يجد الاستشفاء سعيد باشا نفعا. بل عاجلته منيته في ليلة ١٧ - ١٨ يناير سنة ١٨٦٣، وذهب مأسوفا عليه من عار في فضله وغيرته على ترقية شئون بلاده وخلفه ابن اخيه الامير اسماعيل في ١٨ يناير. فتخوف ديلسبس من ان الوالي الجديد يتبع سياسة مضادة لمشروعه ولكن اسماعيل اظهر ارتياحه لمشروعه. وابدى رغبته

في ان يتم هذا العمل الخطير في عهده ليفخر به امام الاجيال المقبلة، واغتنم
الوالى الجديد فرصة وجود ديلسبس في يوم توليته بين قناصل الدول الذين
تشرفوا بمقابلته لتهنئته بملكه فقال له على مسمع منهم جميعا: اننى يامسيو
ديلسبس لارى نفسى غير جدير بالملك اذا لم اكن قناليا اكثر منك. وانك
لو كنت والى مصر وانت رئيس شركة القنال لما فعلت في مصالحتها بالاستانة
اكثر مما فعلت انا. وهكذا زلت مخاوف ديلسبس من ناحية الوالى
الجديد واقبل على العمل ماضيا في انجازه . .

ولكن اسماعيل حينما اطلع على تفصيلات شروط الامتياز - ولم
يكن اطلع عليها قبل توليته الاحكام حتى لا يجعل سبيل للدساسين الذين
كانوا يداؤبون على تعكير صفو العلاقات بينه وبين عمه سعيد باشا - الفاها
تؤدى الى مشاركة الشركة لحكومته في سلطاتها وفي ادارتها ومالياتها .
وود لو امكنه تعديلها بحيث يجرد الشركة من تلك الحقوق التى تعد على
صولة حكومته دون حرمانها من امتيازها التجارى.

ورأى اسماعيل من جهة اخرى ان القناة انما تعمل بايدى فلاحى
مصر وأن معظم ما ينفق عليها اذ ذاك كان من النقود المصرية ربثا يتجمع
الرأس مال الاجنبى المكتتب به فتاقت نفسه الى حمل الشركة على التنهى
عن المشروع ليقوم باتمامه وحده ليكون له فخر انشاء القناة ولتعود
فوائدها على مصر خاصة . ولقد هرب عن امانيه هذه بقوله انما يريد القناة
لمصر لا مصر للقناة . ولكنه وقد شهد تصلب ديلسبس وتمسكه بمشروعه
آثر العمل من طريق ينتزع به الكثير من امتيازات الشركة وبخاصة



(١) اوجيني امبراطورة فرنسا (٢) ولي عهد البروسيا
 (٣) فرنسوا جوزيف امبراطور النمسا وملك المجر
 (٤) ولي عهد هولاندا (٥) الاميرة عقيلته

الشروط الجائرة على حقوق حكومته فان ادى ذلك الى تنجى الشركة عن المشروع مقابل تعويض معقول. حدد النتيجة والا فانه يكون قد ازال عن عاتق حكومته ذلك النير الذى اتاه عليها عقد الامتياز. فوضع نصب عيذه ازالة الاشتراطات الاتية الواردة فى الامتياز:

أولاً - الزام الحكومة المصرية بتقديم اربعة انخاس العمال الذين يستلزم العمل وجودهم مهما يبلغ عددهم وحقوق الشركة فى مطالبة الحكومة بتعويض فى حالة التقصير او العجز .

ثانياً - ملكية الشركة لترعة المياه العذبة وحقوق الشركة فى رى الاراضى المملوكة للأفراد التى تكون مجاورة لها من مياهها مقابل جعل لم يربط مقداره يكون لها وحدها .

ثالثاً - ملكية الشركة للاراضى غير المملوكة لاحد التى قد تحتاج اليها فى عمل الترعتين البحرية المملوكة والنبيلية دون دفع ضرائب أميرية. كذلك ملكيتها لجميع الاراضى التى تروىها وتقلحها على ان لا تدفع عنها اموال أميرية الا بعد مضي عشر سنوات من تاريخ اعدادها للزراعة .

رابعاً - سيطرة الشركة المطلقة على قناة السويس وعلى ضفتيها وحقوق نصرها دون غيرها فى توسيعها وتوسيع الذى يلوح لها . وحقوقها فى اقامة المباني التى تريد . ومنع الحكومة المصرية من اقامة الحصون على ضفتيها وانفراد الشركة بالنظر فى شئون العمال فى مصانعها والمقيمين فى المناطق التى تعمل فيها .

(٥ - قناة السويس)

خامساً - اضطرار الحكومة المصرية الى نزع ملكية الاراضى
المملوكة الافراد التى قد تحتاج لها الشركة لنفاذ اعمالها او للتمتع
بامتيازها .

وكانت اول خطوة خطاها اسماعيل نحو تحقيق اغراضه ذلك الاتفاق
الذى ابرمه على يد وزيره نوبار باشا مع الشركة فى ١٨ مارس اى بعد توليته
العرش بشهرين الذى احل بموجبه الحكومة المصرية محل الشركة فى
القيام باتمام حفر الترع النيلية ارتكانا على التفسادى من المنازعات التى
قد تنجم حتما عن نزع ملكية اراضى الاهالى لحفر مجرى الترع .
ثم عقد اسماعيل مع الشركة اتفاقا ماليا بواسطة مندبه نوبار باشا
بعد مضى يومين من الاتفاق الاول قرر بمقتضاه المبالغ المطلوبة من
حكومته حتى ذلك اليوم عن الاسهم التى اكتب بها الامير سعيد باشا
ورتب كيفية دفعها وحفظ لحكومته الحق فى الاتفاق مع الشركة على
كيفية دفع الخمسين فى المائة الباقية من ثمن كل سهم حينما تطالب الشركة
باقى مساهميتها بها .

ثم التفت اسماعيل الى تلك القيود التى كانت تفيد حكومته فاتفق
مع الحكومة العثمانية مقدما على العمل لهذه الغاية ابان زيارته للاستانة
عقب توليته لتقديم فروض الشكر للسلطان .

ولقد اغتنم الوالى الجديد فرصة زيارة السلطان عبد العزيز لمصر
مصحوبا بوزيره فؤاد باشا واستوثق من بقائهما على عهدهما معه . فلما
وثق من ذلك كلف وزيره نوبار بالمفاوضة مع ديلبس على امل الوصول

الى حل لهذه المشاكل بقبول طاباته غير ان الوزير اخفق في مسعاه حيث كان الامير يود ان يدرك اغراضه بدون دفع اى تعويض : ولكن ديلسبس ما كان يميل الى التسليم بكل هذه الطلبات — وان كانت في الحقيقة ، يالا الى التسليم ببعضها — الا في نظير تعويضات كبيرة تمكنه من انجاز مشروعه وضمانات قوية تمنع التلاعب بمياه التريعة النيلية حتى لا يتعرض العمال الى خطر الغلما او تحرم السفن متى حاز زمان مرورها بالقناة من تلك المياه العذبة .

فلما لم تجدد المفاوضات في مصر نفعا امر اسماعيل وزيره نوبار بالرحيل الى الاستانة لحمل الباب العالي على اتمام العمل الذي تم الاتفاق عليه بينهما . فسافر نوبار في يونيه سنة ١٨٦٢ لهذه الغاية . وقد علمت الدوائر السياسية الانكليزية بمهمة الوزير المصري هناك فصادفت هذه المهمة هوى في نفسها فانضمت اليه فيها فنتجعت المهمة نجاحا باهرا حيث صدر امر الباب العالي الى الوالى بخرض مطالب ثلاثة على رئيس الشركة واعضاء مجلس ادارتها فان قبلوها في مدى ستة أشهر فيها والا فتوقف الاعمال بالقوة الجبرية اما هذه المطالب فهي .

اولا - اعادة الاراضي التي تنازل عنها المرحوم سعيد باشا الى الحكومة المصرية .

ثانيا - وضع يد الحكومة المصرية على التريعة النيلية .

ثالثا - الغاء الشرط الذي يحتم على الحكومة تقديم العمال من طرفها الى الشركة وان لم يكن هذا فليخفض عددهم من عشرين الفا الى ستة الاف

مع رفع اجورهم واعفائهم من الخضوع لسلطة الشركة حتي يستمروا خاضعين لحكومتهم المصرية فحسب .

ولقد اعتمد الباب العالي في ذلك على انه لم يصدق على عقد الامتياز الذي اعتمدت عليه الشركة في حفر الترعه النيلية وفي وضع يدها علي الاراضى الكائنه على ضفتيها .

ولقد وردت في نهاية هذه المذكرة العبارة التالية :

ومن الواجب علينا ان نضيف الى ذلك انه على فرض ان الشركة ترفض الاستمرار في العمل المنوى فان الباب العالي لرغبته الخالصة في كل مايتعلق به لتسهيل المواصلات وباتفاقه الدائم مع الوالى انه فانه القيام بنفسه بانجاز ذلك العمل .

بعد ان استصدر نوبار باشا هذا الامر من الباب العالي رحل الى باريس لعله ان الامر سيرفع حتما الى مجلس ادارة الشركة فيها وانه ينبغي له ان يحدد السبيل هناك لانجاح مطالب سيده .

ابلق اسماعيل امر الباب العالي الى ديلسبس ومجلس ادارة الشركة في ١٢ اكتوبر سنة ١٨٦٣ فبعد فحوصه قرارهم على ان يكتبوا لامبراطور كتابا يستفرونه فيه للاهتمام بالامر . ثم سافر ديلسبس توا الى باريس لمواجهة المساعى التى كان يبذلها خصمه ويكافحها . وهناك قام بينهما اتصال شديد ايد فيه نوبار باشا الفوق دومرتى صنو تابلين الثالث . وايدت الامبراطورة اوجينى قريبها ديلسبس وانضمت بعض الصحف الفرنسية الى المعارضة . ولكن ديلسبس لم يأل جهدا في مقاومة هذه المعارضة

التي كانت تبغى هدم ما قضى السنين الطوال في بنيانه . واقام مريدوه
وليمة عظيما له في باريس في ١١ فبراير سنة ١٨٦٤ تحت رئاسة البرنس
جيروم نابليون حضرها نيف والف وستمائة مدعو القيت فيها الخطب
الرئانة مطالبة بازالة كل عقبة في سبيل اتمام هذه القناة فكان لهذه الوليمة
والخطب التي القيت فيها وقع في قلوب الامة الفرنسية حتى باتت
تنادى بانضمامها الى ديلسبس .

صدور فرمان التصديق - ولغاية اوائل سنة ١٨٦٦ كان الباب العالي
يماطل في منع فرمان التصديق على الامتياز الذي منحه المرحوم سعيد
باشا لديلسبس وكان ذلك لضغط الدوائر السياسية البريطانية الخفي بالاستتانة
رغما أن عن القناة في ذاتها كانت أوشكت ان ينتهى فيها العمل بل كانت
السفن والمراكب تمر فيها من بور سعيد الى السويس عن طريق البحيرات
والترعة النيلية المتصلة بها . بل وبالرغم عن انذار بعث به الامبراطور
نابليون الثالث الحكومة العثمانية .

حتى اذا اتفق ان فؤاد باشا الصدر الاعظم مرض فرحل في ذلك
العام الى جنوب فرنسا للاستشفاء وكان نابليون الثالث قد اعترى الرحيل
الى الجزائر متفقدا احوالها . فلما حل ركاب الامبراطور بمرسيليا هب
فؤاد باشا الى مقابله لتوديعه . وكان واقفا ضمن جاشيته المحيطة به فاعرض
عنه نابليون ولم يعرف التفاته ولم يجب على تحياته . فاضطرب الصدر الاعظم
وتقدم نحو الامبراطور واستفهم من السبب في هذا الاعراض وعما
اذا كان الامر ساء بدا منه او من حكومته فاجابه نابليون بحركة

ذات معنى اتبعها بكلمة واحدة وهى : - الفرمان . فلم يمض على ذلك
الابضعة ايام حتى صدر ذلك الفرمان فى ١٢ ذى الحجة سنة ١٢٢٨ و ١٩
مارس سنة ١٨٦٦ . ولقد قال ديلسبس فى هذا الصدد : - صدق المثل
العربى الذى يقول (قيراط خوف ولا فدان صداقة) .

وانه وان كانت الاعمال فى القناة لم تقف لحظة واحدة منذ بدئها
الا ان هذا الفرمان كوقود زاد فى اضرام نار النشاط فيها .

تحكيم نابليون الثالث ولكن الصحف الانكليزية انتهرت هذه
الفرصة فأخذت تؤيد المعارضة واشتدت وطأها على المشروع . غير ان
اسماعيل لم يكن مرتاحا لدخول الانكليز فى هذا الامر فكان نابليون
الثلث رأسا واختاره حكما بينه وبين الشركة فقبلت الشركة هذا التحكيم
بنفس تفيض سرورا .

فأمر نابليون بتشكيل لجنة لفحص الامور المختلف عليها تحت رئاسة
وزير خارجيته المسيودى لويس . فوالت هذه اللجنة المذاكرة والدرس
ثلاثة اشهر متتالية ثم رفعت لامبراطور نتيجة ماوصلت اليه ابحاثها
فاصدر الامبراطور حكمه فى ٩ يولى سنة ١٨٦٤ وهو يقضى بمايلى : -
اولا - اعادة ستة الاف فدان من الاراضى المتنازل عنها للشركة
الى الحكومة المصرية وذلك بتخفيض مدى امتداد الاراضى التى كانت للشركة
على ضفتى الترع من كيلومتر الى ٦٠ مترا .

ثانيا - اعادة جميع الاراضى التى باشرت الشركة فلاحتها وزرعها

وقدره ٦٣١ ألف هكتار إلى الحكومة المصرية على أن لا يبقى لها منها سوى ثلاثة ألف هكتار .

ثالثا - تخلى الشركة للحكومة المصرية عن كل حق في مد التربة النيلية من القاهرة إلى السويس وبور سعيد والزام الحكومة المصرية بدها - وهي التربة المعروفة الآن بالتربة الاسماعيلية - مع حفظ حق الشركة في الانتفاع بها .

رابعا - ابطال حق الشركة في مطالبة الحكومة المصرية بالعمال الاعلى سبيل العارية المأجورة .

خامسا - الزام الحكومة المصرية بمقابل ذلك جميعه وعلى سبيل التعويض بدفع مبلغ ٨٤ مليون فرنك . فقبلت الشركة هذا الحكم بتهاف لاحتياجها اذذاك الى المال وقبله اسماعيل ليثبت للملاء انه انما نازع الشركة سعياء وراء تحرير بلاده من قيد كانت مغلوله فيه .

ثم ابرم اسماعيل مع الشركة اتفاقات اخرى حفظ بمقتضاها الحكومة بعض الحقوق وحمل الشركة بها على التنازل عن بعض مساحات من الاراضى للحكومة المصرية في نظير تعويضات جديدة .

ولما كانت اليد العاملة المصرية قد قلت بناء على التحكيم الاخير فقد عمدت الشركة الى استعمال الآلات بدل تلك الايدي العاملة فنجحت نجاحا باهر ولكن الشركة كانت ينقصها المال لاتمام العمل في مرحلته الاخيرة . فرأت ان هي عمدت الى بيع ما منحت من الاراضى تعرض اسمها للتخريصات واسهم اللهبوط فعمدت في باريس وافق على قانونه مجلس النواب

الفرنسي في ٦ يونيه سنة ١٨٦٨ ومجلس السناتوفى ٣٠ منه وفى ١٠ يوايه
صدق الامبراطور على القانون.

وكان اسماعيل باشا فى هذه الاثناء قد توصل بمساعيه وبما بذل من
نضار فى الاستانة الى استبدال لقب الوالى بلقب خديو وان يحصر
وراثة العرش فى بكر انجاله ثم فى بكر نجله الاكبر وهكذا عوضا عما كان
عليه النظام من ترشيح اكبر الاسرة . وبذلك اصبحت محمد توفيق باشا
اكبر انجال الخديو ولى عهد الارينية . وفى ٨ فبراير سنة ١٨٦٩ زار ولى
العهد القنال وتفقد الاعمال الجارية فيه . وشهد هو ووالده الخديو اسماعيل
الحفلة الشائقة التى اقامتها الشركة فى ١٨ من الشهر المذكور بمناسبة دخول
مياه البحر الابيض المتوسط الى البحيرات المرة . وكانت هذه الحفلة بدء
فوز المشروع فوزا نهائيا فارسل اسماعيل برقية الى وزيره نوبار باشا الذى
كان اذ ذاك فى باريس وهى مؤرخة من سيرايوم . وهذا نصها زرت القنال
وجبت ارجاءه وشهدت دخول مياه البحر الابيض المتوسط الى البحيرات
المرة . وسأعود الى القاهرة ممارة اعجابا بهذا العمل العظيم وثقة فى
انجازها العاجل .

وبعث المسيو ديلسبس الى الامبراطور بريقة يزف له فيها هذا النبأ
فاجابه الامبراطور فى ذات اليوم بالبرقية التالية :- تلقيت بالسرور نبأ
نتيجة مجهوداتكم . الامبراطورة تضم تهنيتها الى نهائى .

آخر معول ضرب فى القناة - وكان لم يبق على اعداد للقناة الملاحه
المنتظمة الا الشىء اليسير حيث كانت اعمال الحفر جارية من السويس



رمز تعانق البحرين
« عن لوحة محفوظة بشركة قناة السويس »

صاعدة الى جهة البحيرات المرة . وفي الساعة الاولى بعد ظهر يوم ١٥ اغسطس عام ١٨٦٩ ضرب آخر معول في القناة قطع الجسر الذي كان يحجز مياه البحر الاحمر عن ولوج البحيرات المذكورة وبذلك تم اتصال مياه البحرين واحتفل بهذا الحادث احتفالا يليق به . وذيع لهذه المناسبة نبأ برقي في صحف باريس وبارد من السويس في اليوم التالي بهذا النص :- كانت امس حفلة باهرة حيث تلاقت مياه البحرين الاحمر والانيض المتوسط في البحيرات المرة واصبح امتلاء البحيرات في حين اليقين . وعلى ذلك اصبحت القناة معدة لمرور السفن الكبرى واكمل العمل العظيم الذي ظن في بدء التفكير فيه انه ضرب من الخيال . حتى قامت أكبر الحكومات تماضله بغية احباط مساعي القائمين بامره وتخلق العراقيل في سبيل اتمامه حتى آخر ساعة من العمل فيه . ومن الغريب ان هذه القناة اصبحت بمرور الزمان اكبر غنم لتلك الحكومة العظيمة . بعد ان كانت تتشائم من فتحها وتحسب لها الف حساب اشفاقا على املاكها ومستعمراتها من ان تمتد اليها ايدي الطمع . فاعتبرت ان اكبر شريان لطرق مواصلاتها بل هو تعدها اليوم عنق الامبراطورية الذي يوصل بين رأسها وجسدها فلا مندوحة لهم عن امتلاكها او وضع يدهم على جزء عظيم منها مخافة على سيادتهم البحرية وعلى حياة امبراطورتهم اما نصيب مصر في اسهم الشركة فقد انتقل من خوزتها الى يد هذه الدولة القوية : والقناة لا تزال باقية كجزء من مصر تحول دون تحقيق امانها التي ضحت اغلى الضحايا في سبيلها . فيالهرؤ الاقدار !

الاحتفال الفخم بافتتاح القناة - بعد ان زار الخديو القناة وشهد دخول مياه البحر الابيض المتوسط الى البحيرات المرة ووثق بقرب انجازها . قام في رحلة طويلة باروبا فاجح من الاسكندرية في ١٧ مايو سنة ١٨٦٩ الى البندقية تحف به حاشية كبيرة جدا لا يستصحب مثلها الا الملوك والقيصرة العظام وكانت تحرس يخته همارة بحرية مصرية عظيمة . فزار في طريقه ملك اليونان . واقام في ارجاء اوربا زمنا يدعو الملوك والامراء ورؤساء الحكومة ورجال السياسة والرياسة والعلم والادب والفن لشهود المهرجان الذي اعظم اقامته احتفالا بفتح قناة السويس رسميا في ١٧ نوفمبر من ذلك العام فقبل اسماعيل في مختلف البلدان الاوربية مقابلة الملوك ونزل ضيفا على عواهلها تحفه الكرامة والاحترام .

وكان المسيو ديلسبس من ناحيته قد اعلن شركات الملاحة والتجارة في ١٥ يولييه باستعداد القناة لمرور السفن فيها رسميا ابتداء من اليوم المذكور .

ولما عاد اسماعيل الى مصر اخذ في اعداد معدات ذلك المهرجان الفخم فاستحضر خمسمائة طاه والاف خادم من تريسته وجنوه وليفرنو ومرسلينا ليقوموا على خدمة ضيوفه زيادة على طهاته وخدمه المصريين وناهيك ببلاط اسماعيل وخدمه وحشمه في ذلك العهد . وطلب الى المسيو ديلسبس ان يقوم بالاستعدادات لضيافة ستة الاف مدعو . فوعده بالحضور في هذه الحفلة اوجين امبراطورة فرنسا وفرنسوا جوزيف امبراطور النمسا وملك المجر وفردريك وياهم ولي عهد التاج البروساني

وقرينته كريمة ملك الانكاز وهنرى ولى عهد هو لنده والاميرة عقيته
ولويس امير الهس وسواهم من الرؤوس العظام .

اما السلطان فلم يدع من قبل الخديو اعماداً على انه صاحب الامر
في مصر وان الخديو انما يدعو الناس باسمه - ولو ظاهراً - ولم ير السلطان
ان يقوم من تلقاء نفسه بشهود افتتاح هذا العمل الخطير الذى يعمل في
ارض من املاكه . ولم يكاف احداً من رجال دولته بتمثيله فيها بل اكتفى
بالايماز الى سفير انجلترا لديه . السير اليوت . بذكر اسمه لدى فتح التربة
وكان السر اليوت هذا هو الذى نال شرف النيابة عن سيدته ملكة
الانكاز لغيابها هي وافراد اسرتها اذذاك كما ناب الجنرال ايفنا تيف سفير
روسيا بالاستانة عن مولاه القيصر الكسندر ولم يغضب اسماعيل امتناع
السلطان عن حضور المهرجانات بل طرب له لانه اذا كان حضر كان
انزل مصر الى درجة الولاية العثمانية المحضة . على ان عدم حضوره كان في
صالح اسماعيل حيث جعل له مقاماً في صف الملوك .

وكانت عظمة العمل الذى اكمل في مصر وما كان لاسم هذه البلاد
من التأثير على الازدهان كفيلاً ولا شك بان يجلب الى حفلة افتتاح القناة
عددًا عظيماً من المنفرجين . ولم يكن هذا وحده داعياً لاشتراك ذلك العدد
العظيم ممن ذاع صيتهم في العلوم والآداب والفن والصناعة والتجارة
بل يرجع في ذلك الى ما كان للخديو اسماعيل من التأثير الشخصي في
دوائر اوربا ولما كان يشعر به الناس هناك من عطف الميل والاحترام
نحو ذلك الامير الذى اتصف بالثقافة والكرم والذى تابع السير في سبيل

انهاض امته بهمة لا يعترىها الكلال فكان ذلك العيد عيد علم كما كان عيد
العظمة والابهمة .

وما حل يو ١٥ اكتوبر حتى بدأ المدعون يفدون على مصر من كل
فج ضيوفا على اسماعيل . وكان اهاالى القطر المصرى اخذوا يولون
وجوههم شعار بور سعيد تاج القناة ورأس الاحتفال حتى ضاقت بهم
ارجاؤها . وكان اسماعيل اوعز الى مدير الاقاليم بان يرسل كل منهم
جماعة من اهاالى قليمه بنسائهم واطفالهم وأدواتهم البيتيه وركوبهم فانتشروا على
طول القناة فكانت ترى خيام الأعراب واكواخ السودانيين وعشش
الفلاحين وزراى الصعايده فكان المار بالقناة يتمثل امامه جميع الازياء
المصرية والسودانية وكافة الالوان التى كانت تحت حكم الخديو بخيولهم
ونوقهم وحميرهم وما الى ذلك

واستعجب اسماعيل وزيريه نوبار باشا وشريف باشا ورهطا من
رجال حاشيته وسافريهم الى الاسكندرية حيث استقل يخته المهروسه والبحر
الى بور سعيد ليستقبل بنفسه من لى دعوته من ارباب التيجان فبلغها فى
١٣ نوفمبر وماعتم ان رأى السفن تؤم هذا الثغر الجديد
من جميع اطراف العالم تعمل ضيوفه العديدين . وقد اتوا جميعهم على
نفقته الخاصة فلم ينفقوا درهما واحدا ولا دينارا . وكان سفرهم فى الدرجة
الاولى حتى بور سعيد ومبيتهم واكلهم وشربهم على نفقته الخاصة كذلك
واذا باساطيل الدول وقد اصطفت فى المرفأ المسيح الذى انشى امام
بور سعيد وضمنها الاسطول المصرى . وقد انتشرت على ضفاف

القناة الجيوش المصرية بخيامها ومعداتهما محافظة على نظام الحفلات
وزيادة بهجتها :

وبعد ان وصل اسماعيل بسويكات اقبل ولى عهد هولنده على ظهر
اليخت فالك (Valk) تحرسه سفينة حربية واسمجه الاميرة عقيلته
فاستقبلهما الخديو استقبالا شائقا .

وفى يوم ١٥ نوفمبر وصل صاحب الجلالة فرنسوا جوزيف امبراطور
النمسا وملك المجر فطرب لانه قدم قبل الامبراطورة اوجيني بيوم
وتسنى له تحيتها وتهنئتها بسلامة الوصول .

وكان الامبراطور قد تعرض لخطر جسيم لكيلا يؤخر ميعاد وصوله
الذى وعد به . ذلك انه بتأثير تقواه المسيحية عرج على القدس الشريف
فى طريقه ولكنه لما اراد الاحار الى مصر من مرفأ يافا فى يوم ١٤ نوفمبر
الى البحر هائجا والنوء يعصف والريح تسوق الامواج كالجبال . ويافا
مرفأ ردىء لا تستطيع السفن ان تدخله بل تقف فى عرض البحر بعيدة
لا تشار الصخور فى قاعه . فتصح اليه قنصل فرنسا ان يؤجل سفره
ريما تهدأ الريح وانضم الى قنصل فرنسا قائد الاسطول الذى كان بحراسة
الامبراطور مؤكدا لجلالته ان اسطوله لا يستطيع الانقلاع وحالة البحر
على ما هي عليه فان فرنسوا جوزيف الا السفر ولو تعرض للخطر . مشمسا
بوعده القنصل وعده به الخديو بان يكون فى بورسعيد يوم ١٥ نوفمبر
ونزل فى قارب ومنه خمسة نواتى فانطلق الزورق تتقاذفه الامواج
وتهاجم من فيه مزاجه جرفت اثنين منهم لم يستطع الباقيون القافهما الا

بشق الا نفس حتى دنوا بعد عناء شديد من المدرعة التي كانت في الانتظار فلم يكن من الميسور الصعود اليها من الزورق لشدة هياج البحر واصطدامه بالمدرعة بشدة كلما اقترب منها . كما انه كان من المتعسر انزال سلم المدرعة الى الزورق ليصعد عليه من كان فيه فاضطر البحارة الى تدلية حبال في الفضاء تعلق بها الامرطور بكتابديه ورفعوا البحارة الى ظهر المدرعة ينتشلونه من مخالب الامواج التي كانت تتلاطم حوله وتحتويه تارة وترطمه اخرى كانوا تريد ابتلاعه حتى بلغ المأمّن مبلل الثياب في حالة يرثى لها . وكذلك فعل بالنوائى والاميرال الذى وصل على زورق اخر ثم اقامت بهم السفينة الى الشواطىء المصرية بين زمجرة الرياح وغضب اليم . فوصل الى بور سعيد وقد مالت الشمس الى المغيب وهدأ النوء واستوى الماء فاطلقت المدافع من السفن الراسية هناك تحية لوصول جلالاته . وصعد اسماعيل الى السفينة يحييه ويشكره على تلبية دعوته وكان فى معيته المسيو دى بوست De Besst رئيس وزراء النمسا والكونت اندراشى رئيس وزراء المجر .

وفى يوم ١٦ نوفمبر دوت المدافع عند الصباح واذا باليخت جريل (Grella) تمرسه عمارة بحرية حربية مكسوة من اربع مدرعات تدخل المرفأ تقل الامير فردريك ويلهلم ولى عهد المملكة البروسيه .

وما كادت تلك المدافع تسكت لحظة حتى حادت مرة ثانية الى الدوى باستمرار وتضاعف عدد طلقاتها وجاوبتها مدافع البر حتى ارتجت الارض واضطرب الماء وبلغ العجيج عنان السماء . واذا بجمع من السفن

ظهر في الافق يتقدم بجلال نحو المرفأ وفي مقدمته اليخت ليجل L'aigle
اي النسر يقل احبة الجلالة الامبراطورة اوجيني امبراطورة الفرنسيين
وكانت واقفة على ظهر اليخت يحف بها كبار نبلاء الدولة الفرنسية وجميع
وصيفاتها. فاكتملت ظهور الجاريات التي كانت بالمرفأ بنواتيها وضباطها
وموسيقيها وانتشرت فوقها الاعلام تحف وترفرف وغص الشاطئ
بجماهير المتفرجين وعلت اصوات الجميع بالتهايل حتى ملأت الفضاء فلما
رست بها باخرتها في المرفأ صعد اليها اسماعيل اولا مهنثا اياها بسلامة
الوصول واعرب لها عن شكره وارتياحه لتفضلها بقبول دعوته ثم تلاه
فرنسوا جوزيف امبراطور النمسا والمجر فولى عهد بروسيا فباقي الامراء
والعوائل .

وكان نظام الحفلة يقضى ببدءها حفلة دينية تقام بعد ظهر ذلك اليوم
فاقيمت ثلاث منصات خشبية كبيرة على شاطئ البحر كان الواحد منها
ايوان كسرى وقد كسيت ثلاثها بالحريز والديباج وزينت بالاعلام
وفرشت ارضها بالبسط الوثيرة الثمينه ونشرت في ارجائها اخص الرياحين
والورد وصفت فيها الكرسي ضفا صفا. وقد اعد واحد منها للضيوف
اصحاب التيجان والامراء والعوائل ورجالهم وخصص الثاني للعلماء
المسلمين وفي مقدمتهم الشيخ السقاء والشيخ المروسي والشيخ المهدي
العباسي مفتي الديار المصرية .

وجعل الثالث لأخبار الدين المسيحي ورجال الاكليروس وعلى رأسهم
المونسنيور كورسنا اسقف الاسكندرية والمونسنيور باور الرسول البابوي .

ونصب على الشاطئ الاسيوى قبالة بور سعيد وعلى الشاطئ الشرقى
المظلات البديعة للجاهلير المدعوين ورجال الصحافة وسواهم . واصطففت
الجنود المصرية تحافظ على نظام الحفلة ووقفت السفن بالمرأ على شكل
قوس بديع المنظر وكانت نيفا وثمانين سفينة منها خمسون حربية فيها
سبع مصرية ومثلها فرنسية واثنى عشرة انكليزية وسبع نمساوية وخمس
المانية وواحدة روسية وواحدة دانماركية واثنان هولنديان واثنان
اسبانيان . اما الاسطول الايطالى فقد اضطر الى مغادرة الميناء قبل الاحتفال
فجأة وكان تحت قيادة الدوق داوستا حيث ورد عليه نبأ اشتداد المرض
على الملك عما تؤيل الثانى ملك ايطاليا واما الاسطول البرتغالى فلم يستطع
الوصول فى الميعاد المحدد .

الحفلة الدينية - فلما كانت الساعة الثانية بعد الظهر شرع المدعوون
يتقدمون نحو الايوان والمظلات والموسيقى تصدح بانغامها الشجية
حتى جلس كل فى المكان المعد . فتوسطت الامبراطورة اوجينيى الصنف
الاول والى يمينها امبراطور النمسا فالخنديو ثم ولى عهد بروسيا فولى
عهد هولنده وعقيلته والى يسار ولى عهد هولنده جلست مدام اليوت
عقيلة سفيرة انكرايتريكيا فالسر اليوت فالامير مورا وعلى اليمين جلس
الامير محمد توفيق باشا ولى عهد الاريكة الخديوية فالامير هوفه ان لو
فدام اغنايف فالجنرال اغنايف .

وكان الامير بطوسيون باشا واصحاب السعادة شريف باشا ونوبار
باشا واجاهين باشا ورياض باشا والمسيو فردنيانديلسيس والامير عبد

القادر الجزا ئرى فالمسيو دى بوسـت والمسيو اندراسى وغيرهم فى الصف
الثانى وبعدهم باقى المدعوين الرسميين .

وكان المتفرجون وباقى المدعوين يحيطون بهذه الأيوانات متعددة
الهيئات والألوان .

فلما اكتمل ذلك العقد البديع دوت المدافع من كل جهة متتابعة
الطلقات ايذاًنا بابتداء الحفلة الدينية وبعد برهة وقف شيخ الاسلام محوطاً
بالعلماء وتلا شيئاً من الذكر الحكيم ثم دعا المولى عز وعلا ان يختص
هذا العمل العظيم بعنايته ورعايته وان يهبى له نجاحاً فى كل زمان . ثم
وقف المونسنيور كورسيا يحوطه رجال الاكليروس وتلا صلاة حارة
دعا الله فيها ان يكلاً هذا العمل برعايته ويباركه بروح من عنده .

ثم تقدم المونسنيور باور والقى بصوت جهورى وبعبارة فرنسية
بليغة خطاباً ممتعاً وجهه الى الخديو اولا خصه فيه بايات شكر وثناء على
قيامه بهذا العمل العظيم الذى ادى الى تصافح الشرق والغرب مصافحة
اخاء وسلام ووئام ثم وجهه الى الامبراطورة العلية الشان ثم الى الامبراطور
ولم يترك مقاما يستعق المديح الا ومدحه ولاذا فضل الا اثنى عليه
الثناء الجميل المستطاب .

فقبول الخطاب بهتاف طويل وكان له فى القلوب احسن وقع
وأجل أثر . ثم شرع المدعوون يتفرجون على تلك الاعمال الجديرة
بالجبايرة الاول فاعجبوا بها ايما اعجاب

ولما اقبل المساء مدت الموائد متتابعة لسته آلاف مدعو حوت افخر
الماكل والذمشارب . حتى اذا حلت الساعة الثامنة بدأت الانوار والزينات
يبحثها وبهائها على ضفتي القناة تجمل الليل البهيم كانه ضحى
وضاء . وظهر اليخت الحديو (المحروسة) فى حلة من الانوار تتالق على
صفحات الماء فتعكس منها كأنها شعلة نار او نريات بدت فى كبد السماء
واخذ بين كل دقيقة واخرى يطلق طلقة من مدفع فى الفضاء والموسيقىات
تصدح بشغيات الفرح والخبور وانقضى الليل فى عيد بهيج حوى من
المسرات ما لم يحلم به بشر او يخطر له على بال وفى منتصف الليل ختمت
الحفلة بالعباب نارية تشق كبد السماء كأنها تتطاوّل الى الملاء الاعلى تشده
على براعة الانسان وجزله فى تلك الليلة التى كانت بهجة العصر
وغرة الزمان .

حادثه فى الحفلة - وكان موعد الحفلة الكبرى فى غد ذلك المساء
فارسل الحديو باتفاقه مع ديلسبس مركبا فرنسويا وفرقاطة مصرية
كطليعة فى المساء ليمنحرا مياه القناة وليتعرفا عنقما حتى لا يحدث ما يكدر
العيد حين اجتياز اسطول المدعوين تلك المياه . اما المركب الفرنساوية
فمرت بسلام واما الفرقاطة المصرية فجذعت فى وسط القناة فانغرس
مقدمها فى الضفة وسدجسمها سطح للترعة على بعد ثلاثين كيلو مترا
من بور سعيد .

وكان اسماعيل قد سافر الى الاسماعيلية ليشرف على معدات
استقبال ضيوفه الكرام هناك .

ففى الليل نما اليه ولديسبس نبأ جنوح هذه الفرقاطة فكر راجعا
من فوره فوصل الى مكان الحادث فى الساعة الثانية صباحا وكان المسيو
ديسبس قد ذهب اليها فتقابلا هناك فاسقط فى يديهما بعد ان حاولا
تعويمها فلم يستطيعا الى ذلك سبيلا . فذهب اسماعيل تبعث جنح الظلام
الى بور سعيد وعاد معه الف بحار من الاسطول المصرى الراسى بها
ودفع بهم الى العمل على تنظيف الترع من جسم الفرقاطة فقال ديسبس
ان لدينا اسلوبيين للبلوغ الى غايتنا فاما المجرى بالسفينة الجانحة الى
وسط القناة اى تعويمها وهو الافضل واما المجرى بها كلفا الى الشاطئ
بحيث يجعل طولها موازيا لضفة القناة ويلصق بالساحل . فان لم تفلح
فى كليهما فمقاطعه اسماعيل قائلا . (وان لم تفلح نسفنا المركب نسفا) فتهلل
ديسبس فرحاً حتى كاد يبيكه الجزل وقال (نعم . انتفسيها . وانى لم أجسر
على ابداء هذا رأى لسموكم لما فى نسفها من الضرر المادى على البحرية
المصرية) على انها لم يحتاجا الى نسفها وتمكن البحارة من جرهما
الى الشاطئ والضاقها به بحيث خلى مجرى القناة لمزور السفن ولم يخبر
الخدو ولا ديسبس احداً بما قام من العقبات التى قضيا ليلتهما فى ازالتهما
وهكذا بات الجميع فى هناء وحبور فى انتظار بزوع شمس اليوم الثانى
يوم ١٧ من شهر نوفمبر .

يوم الاحتفال العظيم وكان يوم من أيام التاريخ المعدودة ومن اجل ايام
ذلك القرن الفياض بالاعمال الخطيرة الخالدة المملوءة جراحة واقداً ما
والذى طبع ذلك اليوم بطابع خاص من العظمة والسؤدد وان يجمع عزيز

مصر في وقت واحد على ارض مصر وتحت سماء مصر امبراطورة
الفرنسيس العلية الشان وامبراطور النمسا سليل بيت هابسبورج ذى
الاصل الباذخ والسؤدد الاصيل . ثم ولى عهد المملكة البروسية وولى
عهد هولاندا وسفيرى روسيا وانكلترا وسوامن من الرؤوس ذوات
الشهرة والفخار ، اجتمع لم يسمع به الدهر منذ قرون التاريخ الاولى
تبقي ذكره باقية فى الشرق الخالد ويكسب من استطاع جمعهم فى صعيد
واحد شرفا وفخرا خالدين ابد الدهور . ولعمري لم تشهد ارض ماشهده
تلك المنطقة التى كانت قبل عشر سنوات صحراء قاحلة جرداء تشفق
الوحوش الضارية ان تأوى اليها خشية ان تموت ظمأ وسغباً حيث
لاماء تستقيه الا ما كان ملحا اجابا ولا غذاء تغتدى به الارفات ماتخلف
من القوافل بتأثير التعب والهزال . فاصبحت بفضل مجهود الجبابرة من
بنى الانساب جنات ذات افنان يسكنها الاقوام كأن لم تكن بالامس
خاوية خالية من نسائم الحياة .

فما اشرقت الشمس فى صباح ذلك اليوم العظيم حتى كانت السفن
تمر فى القناة وقد استعدت للإبحار و تقدمها اليخت ليجل L'aigle وعلى
ظهره الامبراطورة اوجيني فسار سرب من تلك الجاريات وولج
القناة وسار ليجل يتهدى على صفحات مياه القناة الصافية زهو بمن
اقل وقد وقفت هى بالمقدمة وبجانبها المسيو ديلسيس وقد علا الهتاف
من الضفتين واشرابت الاعناق الى روية الملكة العظيمة فكانت تمسك
بيد بطل ذلك اليوم المشهود مشيرة اليه كأنها تقول للاقوام المحتشدين

الذين كانوا يحيونها مهللين مكبرين انما الفضل لهذا البطل، وكان يتلو يختارها
اليخت جريف Griff وعلى ظهره الامبراطور فرنسوا جوزيف قال يخت
جريل Grill يقل ولى عهدبروسيا الفرقاطة الانجليزية رايد Rapide
تحمل السير لليت فالسفينه الحربية الروسية ار كونتيا Arcontia وعلى
ظهرها الجنرال اغنايف ثم تأتى بعدها السفن اليزابت وجرجانو تحمل
باقى المدعويين الرسميين فالسفينه بيلوز وعلى ظهرها مجلس ادارة قناة
السويس .

حتى اذالم يعد بين اليخت ليجل والفرقاطة المصرية الجانحة مسيرة
بضع دقائق ورد نبأ على الخديو وديلسبس من الامير ان المصرى القائم
بأعمال اخلاء مجرى القناة منها بان العمل قد تم وان القناة قد اصبحت
مسلوكة لاعائق فيها. فطرب اسماعيل لهذا النبأ وتهدد ديلسبس تهيدا
عميقا ثم رفع عينيه ويديه نحو السماء . فشكر الله من صميم فؤاده .

فلما مرت باخرة الامبراطورة بتلك الفرقاطة قريبا من مدينة
القنطرة اطلقت الفرقاطة مدافعها وكان اسمها « اللطيف » - ترحيبا بها فظننت
اوجيني وظن كل من كان بالسفن الاخرى ان تلك السفينة الحربية
انما وضعت هناك خصيصا لتعيتهم . واعجبت بهذه الفكرة الجميلة وبحسن
ذوق اسماعيل . وهكذا حولت العناية الربانية العقبة المخيفة الى وسيلة من
وسائل البهجة والسرور .

ولما اشرقت السفن على مدينة القنطرة مرت بين مرتفعين عاليين

من الارض كتب على ماكان منها على الضفة الاسيوية باحرف هائلة من
المشب الاخضر و الازهار هذه العبارة: «تحية من مدينة القنطار الى اسمايل»
وعلى المرتفع لذي كان على الضفة الافريقية بتلك الاحرف تحية الامبراطورة
فكان منظر ابدىما وكان شاطئاً بحيرة التمساح غاصين بالجمال هير والقبائل
القادمة لمشاهدة هذه الحفلة النادرة المثال. وكان بعضهم على صهوات الجياد
والبعض الآخر يتسمنون ظهور العجن والابل وغيرهم يمتطون الحمير
والبنغال في تلك الفلوات واحرمة الصوف البيضاء تسابق الشمور المنفوشة
والشمور المجدولة وعمائم العمدة تخاط بطواقى الصعايدة ولبد الفلاحين
والنساء يقرعن الدفوف والدربكات ويزغردن تحية لضيوف سيدهم
ومولاهم الخديو اسماعيل

حتى اذا وصلت السفن الى البحيرة كانت بعض السفن الحربية
المصرية قد اتت اليها من السويس. والقت فيها مراسيمها فحييت الضيوف
بعذافها الذي كان دويها بشق عنان السماء. ارسلت السفن في فرضة
الاسماعيلية الواسعة الارحاء حتى قصد اسماعيل اليخت ليجيل LaiGle
للسلام على الامبراطورة فحيها تحية اجلال واعظام ثم عائق
ديلبس طويلا والبشر مرتسم على محياء والحواطف
تتمال بجمسة ذات اليمين وذات اليسار ثم ذهب اسماعيل الى اليخت
جريف فالمدرة جريل فباقى السفن وقدم لكل من راكيها عبارات
الاحتراف والتحية الواجبة. ثم نزل الى البر وقصد قصره الذي ابتداء في
آخر لحظة على ضفاف البحيرة خصيصا لاستقبال ضيوفه الاقيال

والاحتفال بمقدمهم فيه . وكان قصر افخيا انشئ في ظلال الاشجار
المزدهرة بالرياحين ولازهار بهجة للناظرين .

وفي المساء بدت المدينة الفتية في حلة بهية من الانوار المثلثة
تبهر الابصار حتى امست كأنها كوكب دري تنعكس اضواءه على مياه البحيرة
فتأخذ بمجامع القلوب .

ولدى الصباح امتطت الامبراطورة صهوة جواد مطهم وقصدت
قصر اسماعيل ترد له الزيارة ، فاستقبلها الخديو استقبالا انساها انها كانت
في يقظه او ان مستقبليها من بنى الانسان ، حيث بذل لها من دواعي
الاكرام والاجلال وتمعها بصنوف الارتياح والهناء غير ماشهده او رآته
طول حياتها . وبعد ان مكثت ساعة في حضرة واستمرت لذات تلك
البرهات التي لم تحسبها من عمرها ، عادت الى مخيمها ممتطية ظهر هجين
فاخرقت شوارع المدينة على هذا النحو نرمقها العيون وتطوف حولها
القلوب . ولقد عرجت في طريقها على قصر ويلسبس فاستراحت فيه
قليلاً ثم استقبلت سيدات الاسماعيلية اجمل استقبال . وكذلك نزل
الامبراطور فرنسوا جوزيف وولى عهد المملكة البروسيه وباقي العواهل
والامراء الى البر وقصدوا قصر اسماعيل ليردوا اليه تحيته . فقبولوا بما
قويت به الامبراطورة من التعظيم والاكرام .

ولما كانت الساعه الثانيه بعد الظهر اعد لهم عزيز مصر نزهة خلوية
جميلة في ضراحي المدينة . وبينما كان الملوك والعواهل والامراء يمتعون
عربات البلاط الملوكية استعدادا لهذه النزهة كان مشايخ لاعراب

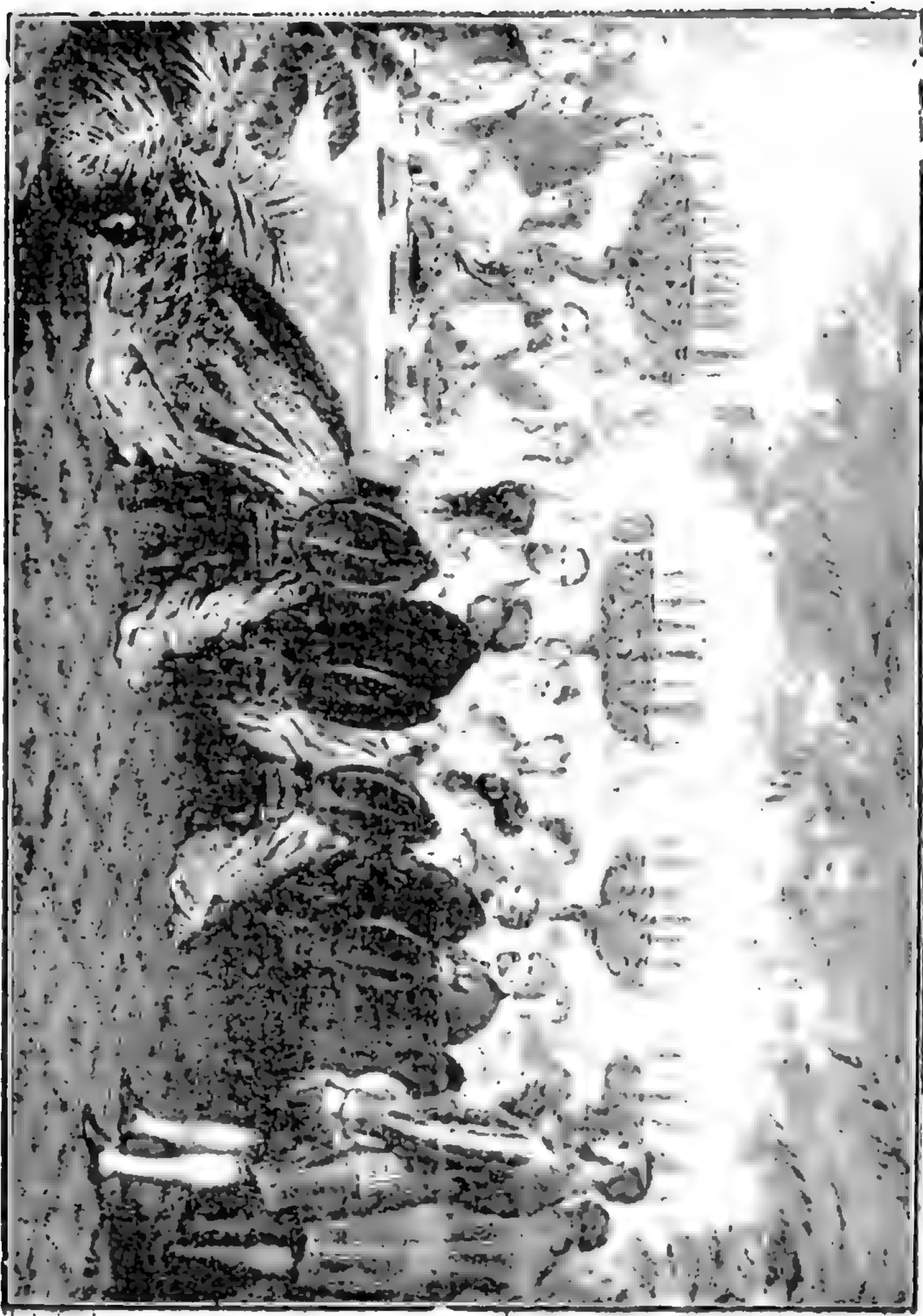
يقومون امامهم بالعباد مدهشة على ظهور الخيل فكان ابنساء القصص حراء
 ياهون برماحهم وسيوفهم ويطلقون (قريناتهم) وهم يعدون خيولهم ايروا
 اولئك الاقوام ان خيولهم اثبت ظهرا من الارض التي يقفون عليها .
 وبعد ان قضوا اوقات يشهدون العباب الفروسية من هؤلاء
 الاعراب انطلقوا الى نزهتهم الخلوية فكان الامبراطور والامبراطورة
 في المقدمة في عربة يجرها اربعة خيول ثم يتلوها الامير والاميرة الهولنديان
 في عربة ملوكية ووراءهما الامير مورا في عربة على شكل صفيط (سبت)
 يجرها جواد ملهم يقودها بنفسه ثم تتابع العربات تجرها الخيول
 الصافيات تقل باقي الامراء والاقبال ونساء شرف الامبراطورة . وكان
 على بعد بضعة خطوات من عربات الملوك الخديو اسماعيل في عربة على
 هيئة صفيط جميل يجره جوادان كريمان يقودها بنفسه يتقدم الجميع بعض
 السياس (القماشجية) ويحيط بهم قواصة الامير .

انقضى النهار في هذه النزهة البديعة وفي المساء اقام الخديو لمدهويه
 جميعهم مرقصا تحت رياسة الامبراطورة اوجيني كان فيه من دواهي
 البذخ وصنوف اللذات مالا قبل ايراع ان يصفه . تخاصر فيه اصحاب
 التيجان والامراء والاميرات والسفراء والقواد ونساء شرف البلاط .
 وكانت تمزج بطرب الرقص تغنيات الموسيقى ومناظر الالعب النارية
 البديعة والزينات المتألقة الانوار .

ولما انتصف الليل دعا اسماعيل ضيوفه الاكابر الى وليمة فاخرة اعدوها لهم
 في ذلك القصر . فدخلوا الى قاعة فسيحة الارحاء مزينة ابهى زينة ترفرف



نزهة الملوك والامراء بضواحي الاسماعيلية
(افتاح قناة السويس)



الوليعة الرسمية للملوك والاصا
(افتتاح قناة السويس)

وعلى جدرانها الاعلام تتلألأ بمخفاف الانوار التي تأخذ بالابصار المنبعثة من شموع ركبت في ثريات صنعت من الذهب والفضة الخالصين . وقد بشت في جوانبها أصص الورد و لازهار والرياحين يفوح شذاها في عرساتها فكانهم في ليلة من ليالى الف ليلة وليلة .

وكانت الامبراطورة اوجيني تستند الى ذراع جلالة الامبراطور فرنسوا جوزيف وتمد مدام اليوت عقيلة سفير انكلترا بالآستانة على ذراع ولي عهد بروسيا وكانت صاحبة السموقرينة ولي عهد هولانده تلوذ بذراع الخديو ويتلوهم باقى المدعوين فجلسوا الى المسوائد التي كانت مصففة تتوسطها باقات الورد . فجلست الامبراطورة في مواجهة الخديو وعلى يمينها امبراطور النمسا وعلى يسارها ولي عهد بروسيا والى يمين الامبراطور جلست عقيلة سفير انكلترا بالآستانة فسفير الروسياتها والى يسار ولي عهد بروسيا عقيلة سفير روسيا بالآستانة فسفير انكلترا فامير هولانده .

وجلست الى يمين الخديو اميرة هولانده فالامير موروا الى يساره اميرة بروسيا فمدام دى لويز فالامسيو ديلسبس . فاكل الجميع هنيئا وشربوا مريئا وانقضت هذه الليلة في سرور وجبور وانصرفوا يتحدثون بما بذل عزيز مصر مما سحر عقولهم بافتتانه في اسباب اللذات تحت اقدامهم "فتنا فاق حد الوصف .

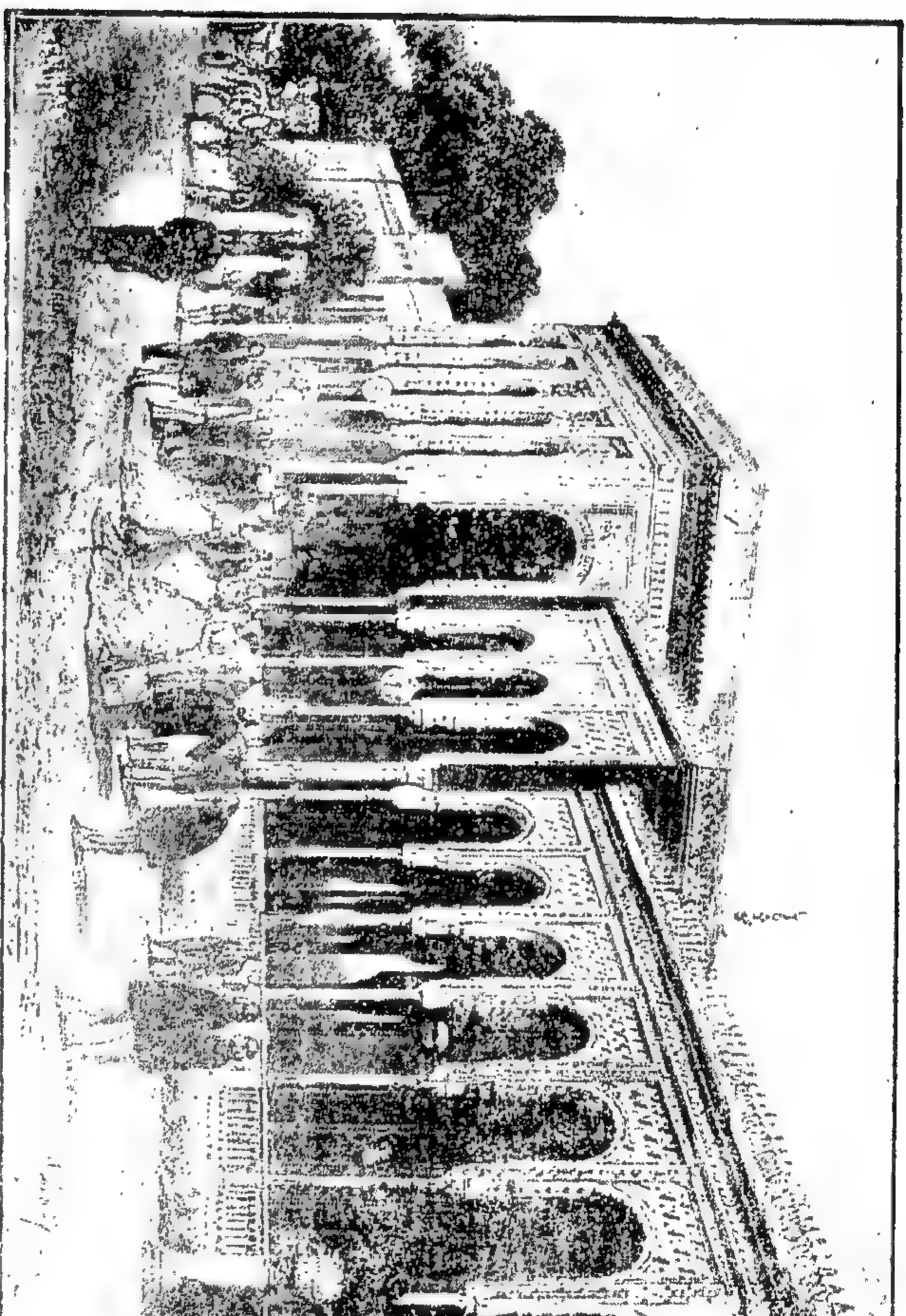
وفي صباح اليوم التالى اقلعت اليخوت والسفن من مرفأ الاسماعلية وسارت بمن عليها نحو الجنوب قاصدة لاسويس وفي مقدمتها اليخت

ليجبل فوصلت الى البحيرات المرة في نحو الساعة الخامسة مساء حيث كان الليل بدأ ينشر سرادقه على الاكوان فأثروا المبيت على ظهر تلك البحيرات فأثيرت السفن كلها حتى بدت البحيرات كأنها سماء رصبت بالنجوم والثريات واطلقت الالعب النارية المختلفة الالوان والاشكال بين عزف الموسيقى واستباحت المسرات في ذلك الجو البديع وقد أطل القمر من سمائه ينظر بوجهه الوضاء الاستدير الى هذا الجمع الفرح ويشاركهم في السرور والابتهاج .

فلما بزغ الصباح تابعت السفن سيرها فوصلت الى السويس في الساعة الحادية عشرة ونصف وخرجت الى البحر الاحمر فدوت المدافع ايذانا بانقضاء هذه الرحلة التاريخية الكبرى وكان الخديو قد سبق مدعويه الى هناك وقضى ليلته على ظهر يخته « زينة البحرين » .

وقد اقامت الامبراطورة في السويس يومى ٢٠ و ٢١ تزور الآثار . وفي يوم ٢٢ عاد يخت ليجل ادراجيه يحمل سيده الى بور سعيد بعد ان خرجت في طريقها على مدينة الاسماعيلية فوصلتها يوم ٢٣ وفي يوم ٢٤ غادر يختها بور سعيد في الساعة الخامسة مساء قاصدة الاسكندرية فودعتها الامير ان محمد توفيق وحسين .

ولما انتهت الحفلة اباح اسماعيل لمن اراد من ضيوفه الاقامة في الديار المصرية على نفقته ماشاءوا ليتمتعوا بنسيمها العليل وليشهدوا ماخوت من عجائب فأثرت الامبراطور البقاء في مصر بضعة ايام لهذه الغاية . ونزلت الامبراطورة في ضيافة اسماعيل بقصر الجزيرة وخصص لها يخته النيلى



استاعيل والامير اطورة اوجيني امام سلا ملاث قعر الجزيرة
« قلا عن نوسة حفوطة بالقعر المذكور »

(فيض ظفر) لتجوب به أرض الصعيد وتشاهد ما نبث في أرجائه
من عجائب الآثار . وقد أقامت بالقاهرة - بوعازارت في أثنائه الأهرام
حيث كانت طريقها ممهدة لسير العجالات . وزارت خان الخليلي .
وسواه من الأماكن التاريخية بالعاصمة . ولقد أقيمت لها وللأملاك احتفالات
ضارعت في جلالها وجمالها الحفلات التي أقيمت للسلفان عبد العزيز .
ومثلت رواية عابدة الخالدة أمامهم في دار الأوبرا فحازت إعجابهم . ولم
يدع اسماعيل من موجبات اللذة والانشراح والغبطة ما لم يقدمه تحت
أقدام ضيوفه الكرام . وخاصة الامبراطورة اوجيني . حتى قيل أنها
دخلت الحشيش بقصد معرفة تأثيره في نفسها . ويحكى ان الامبراطورة
رأت في إحدى جولاتها في الأرياف فتاة من الفلاحات تستقي الماء في
جرتها التي تحملها على رأسها وكانت ذات قدم معتدل وخصر نحيل لها ثندان
قدير زاو استدرا حتى اكلا بن ثوبها الاسود . حيث يمسانه فاعجبت
الامبراطورة بهذين النهدين واشترت القميص من الفتاة بثمن رضاها
وارضي أهلها وحفظته لديها ذكرى لهذا المنظر الذي استهوواها .

ويروى ان اوجيني كانت تود ان ترى كل شيء من عوائد البلاد
وطقوسها فأبدت رغبة لها في أن ترى زفاف العرس . فزف اسماعيل باشا
ابراهيم توفيق بك (باشا فيما بعد محافظ القنال سابقا) ونشأت بك
(باشا احد مديري المدرجات سابقا) إلى جارتين (اشرافيتين) من
جواريه في حفلة زفاف باهرة كانت تفقاتها كلها من جيبه الخاص ارضاء لرغبة
الامبراطورة العتيقة .

وبالجملة فان ما قام به اسماعيل في هذه الحفلات التي لم يذكر التاريخ شيئا ولا غرابة اذا جاوزت نفقات تلك الاسابيع القليلة مبلغا اختفلت في تقديره الاقوال يتراوح ما بين مليون واربعمائة الف جنيه واربعة ملايين. كيف لا وقد كفل اسماعيل ستة آلاف مدعو منذ قيامهم من ابلادهم الى ان عادوا اليها حيث سافروا على نفقته بالدرجة الاولى تحف بهم انواع الراحة ونزلوا في الفنادق بمصر على نفقته كذلك وانتقلوا في السكك الحديدية والبواخر النيلية حتى ما ارادوا انفاقه في شؤونهم الخاصة كان جميعه على جيبه العامر فكان يدفع الخديو للقنادق التي نزل فيها هؤلاء الضيوف بالاسكندرية والقاهرة خمسة وستين فرنكا يوميا عن كل ضيف والى فنادق البلاد التي على القناة مائة فرنك وخمسة فرنكات عن كل ضيف كذلك بخلاف اجرة غسيله وكي ملابسه. هذا عدد نفقات الحفلات والولائم الرسمية وسواها

اقوال العلماء في القناة - لما وصلت الامبراطورة اوجيني الى بورسعيد يوم ١٦ نوفمبر ورأت ما اعد فيها لمهرجان فتح القناة لم تصدق نظرها واخذت منها الدهشة مأخذها. فلم تتمالك نفسها ان ارسلت الى الامبراطور نابليون الثالث برقية تقول فيها

وصلت بورسعيد بصحة جيدة. الاستقبال فخيم. لم ار في حياتي ما يماثل ذلك، ولما افتتح نابليون الثالث الدورة البرلمانية في فرنسا في ٢٩ ديسمبر من ذلك العام قال في خطاب العرش اعتذرا عن عدم وجود الامبراطورة في هذا الافتتاح.

« ان اوروبايامرها قدمت بمصر في حفلة افتتاح ذلك العمل المائل
واذا كانت الامبراطورة لا تشهد افتتاح مجلسكم فما ذلك الا لاني اردت
ان أثبت بوجودها في بلد اشتهرت فيه جيوشنا فيما مضى ماتكنه فرانس
من عواطف الميل نحو عمل يرجع الفضل فيه الى جدارة رجل فرنسوى
وبرادته »

ولما عاد الامبراطور فرنسوا جوزيف الى بلاده بعد مهرجان افتتاح
القناة قال مخاطبا نواب امبراطوريته : انه لعمل يشرف براءة مؤسسه
ويعلى مكانة جدارته واقدامه . ولقد اشتركت في افتتاحه لانه سيكون
وسيلة لا تشار تجارتنا وترويج صناعتنا بسلوك طريق جديد لهذا
النشاط المستمر الذي ارجو ان تعضدوه بمعاونتكم .

ولقد ايسل اللورد كلارندون وزير خارجية حكومة جلالة ملكة
انكلترا الخطاب الآتى لرئيس شركة القناة العمومية في ٢٧ نوفمبر سنة ١٨٦٩ :
« سيدى ان النبأ الذى وصل الى انكلترا في هذه الايام الاخيرة
المتضمن نجاح افتتاح قناة السويس قد قوبل بالارتياح العظيم العام
ومع ان لى الشرف بتهنئتيكم انتم والحكومة والامة الفرنسية الذين
اهتموا اهتماما عظيما بعملكم هذا ارايى اعبر تماما عن شعور مواطنى نحو
هذا العمل العظيم . ورغما عن الحوائل والعقبات المختلفة التى كان عليكم
ان تناهضوها والتى نشأت بالضرورة في ظروف مادية ومن حالة اجتماعية
لم تكن مثل هذه الاعمال معروفة فيها ورغما عن انه لم يكن لديكم من
الوسائل المناهضة هذه العقبات سوى معين همتمكم فان هذا النجاح الباهر

كان اعظم مكافأة اجلدم وصبركم اللذين لا ينفلا .
وانه اسرور لى حقا ان اكون العامل الذى ينقل اليكم تهاني حكومة
جلالتها بانشاء طريق جديد للمواصلات بين الشرق والغرب وبما ينتظر
بثقة من الفوائد السياسية والتجارية من نتائج مجهوداتكم .

ولى الشرف ياسيدى بان اكون خادمكم المطيع ،

القناة والقانون الدولى - يؤخذ من نصوص الامتياز كما مر بنا ان
قناة السويس (طريق عام) وزيادة على ذلك فهي (محايدة) وتقضى
هذه النصوص بان تكون الشركة المالكة صاحبة الامتياز مصرية . مع
انها تالفت فى فرنسا ومن اناس فرنسيين . وتدار من حيث هي
شركة بمقتضى القانون الفرنسى وادارتها فى باريس ومحلها المختار من
الوجهة القانونية هو باريس حتى ان اسمها معتبرة من حيث المبدأ اسما
اجنبية . بسبب تسجيلها ونهاية مدة الامتياز فى سنة ١٩٦٨ حيث تعود القناة
ملكا للحكومة المصرية بعد ان تشتري الالات والمباني المملوكة لها .

وهذا الموقف فى ذاته شاذ . وكان يبدو اكثر تعقيدا بما كان بعد
ذلك من نفوذ انكارا فى مصر . فبعد ان عملت مافى وسعها لتعطيل
العمل فى القناة وكانت لا تطبق التحديث عنه لديها اصبحت اليوم تستعملها
اكثر من سواها فان نحو ٦٠ فى المائة من عدد الاطنان التى تمر بها هي
لانكتر اوحدها والاربعون فى المائة الباقية لباقي الدول الاخرى . وهى
تغيرها اليوم ضرورة لحياتها ..

واكبر عقبة قامت فى سبيل حركة للقناة كانت فى عام ١٨٧٣ لما

ارادت الشركة ان تدخل بعض تعديل في مركزها وفي قيمة رسوم المرور بالقناة . فقام اصحاب السفن بضجة يعارضونها فاصدر الباب العالي، بإيعاز من انكترا ، امرا للخدو بارسال قوة عسكرية من لدته لاحتلال مباني الشركة . فاضطر فرديناند ديلسبس امام القوة ان يقبل النظام الذي املى عليه .

ضياع الاسهم المصرية وفي سنة ١٨٧٥ اشترت الحكومة الانكليزية سرامن الخديو اسمايل ، الذي كان اذ ذاك في ضائقة مالية شديدة اسهمه في القناة وبعبارة اخرى نصيب معر فيها البالغ قدرة ١٧٦٦٠٢ سهما بثمن قدره مائة مليون فرنك وهي تساوي اليوم عشرة اضعاف هذا الثمن على الاقل . اشترها المستر دزرائيلي وزير خارجية انكترا مستعيناً ببنك روتشيلد دون استئذان حكومته ومجلس نواب بلاده . وبذلك اضحت انكترا باضافة هذا القدر الى العدد القليل من الاسهم الذي اكتتب فيه ببلادها صاحبة للكامنة النافذة في الشركة لانها اصبحت تملك اكثرية الاسهم . ومع انها في سنة ١٨٧٧ اى في بدء الحرب التي قامت بين روسيا وتركيا افهمت الحكومة الروسية بعد ان رفضت هي قبول شروط حياد القناة التي قدمها فرديناند ديلسبس . بانها لا تسمع باجراء اى عمل حربى ضد القناة ولو انه في ارض عثمانية . فامتعت روسيا عن مساس القناة باذى . فانها اى انكترا ذاتها كانت الاولى التي اعتدت على حيدة قناة السويس في سنة ١٨٨٢ بحجة اطفاء الثورة العراقية . ففي ليل ١٩ - ٢٠ اغسطس احتله السر جارت ولسلي واقفله في

وجه الملاحة الاخرى حتى تجتازه سفنه بكل هدوء . رغبا عن
احتجاج ديلسبس .

ومنما من تجدد حدوث مثل ذلك في المستقبل دعيت لجنة دولية
لتفحص نظام حرية اجتياز هذه القناة وكانت مؤلفة من مندوبين فرنسيين
وانكليز والماني وروس وايطاليين وامريكيين واثراك وهو لنديين واسبانيين
فاجتمعت هذه اللجنة بباريس في بحر سنة ١٨٨٥ تحت رئاسة مدير الامور
السياسية السيد - بيللوت ووضعت اتفاقية رفضتها انكلترا في
البدء ولم تصدق عليها نهائيا الا في ٢٨ نوفمبر سنة ١٨٨٨ . وهذه تقضي
بان قنال السويس البحري دائما يكون حرا ومفتوحا في زمن الحرب والسلم
لكل سفينة تجارية او حرية بدون تمييز لاهلها . وبناء عليه فان جميع
الموقعين على هذا يمتهدون بان لا يلاحقوا بحرية استعمال القناة اي عائق
في زمن الحرب او في زمن السلم . وجاء فيها بعد ذلك ما يلي : (يجوز
منع اي حق حربي او اجراء اي عمل عدائي او اتيان امر من شأنه
تقييد حرية الملاحة في القنال ولا يجوز ذلك في المرافئ التابعة له وعلى
بعد ثلاثة اميال بحرية من تلك المرافئ حتى ولو كانت الدولة العثمانية احد
المتحاربين) وعهد للحكومة المصرية بتنفيذ هذه الاتفاقية فكان يجتمع
في كل عام بالقاهرة مندوبو الدول ليروا اذا كانت هذه الاتفاقية قد نفذت
بنصوصها في العام الفارط .

ولكن هل كان في مقدور مصر وهي المسئولة قبل سواها عن تنفيذ
هذه الاتفاقية . ان تنفذها بدقة وهي كانت نير الاحتلال دهرها

فالحماية زمننا . ثم تلا ذلك الاستقلال الذي يعرفه كل واحد منا ؟ وهو لا
الانكليز لا يكفيهم ان تنازل لهم عن ضفتي القناة يحتلونها فداء لمصر .
حتى واذا فرض ان الانكليز تركونا وشأننا وسلموا كل امورنا اليها
واصبحنا مسئولين حقا عن تنفيذ هذه الاتفاقية فهل نستطيع ذلك وهي
تملك عدد و بريم اعنى البحر الاحمر ؟ وماذا تكون أهمية حرية المرور
في القناة اذا لم يستطع المار اجتياز البحر الاحمر للخروج الى المحيط
الهندي .

حالة القنال المالية وحركة السفن فيها منذ افتتاحها - انتصر نشاط
ديلمسبس الذي لا يعرف الكلل على جميع الدعوات والعقبات التي القيت
في طريقه بل على جميع ما نصب له من فخاخ . نعم انه اتهم العمل في عشر
سنوات بدلا من ست وزادت النفقات المقررة من ٢٠٠ مليون الى ٤٠٠
فرنك ولكن كل هذا لا يعد شيئا مذكورا في جانب العمل العظيم الذي
قام به . ولقد بدأ المشروع في أول عهده كانه غير منتج بل كانه ايل الى
الافلاس حيث كانت حالته الاقتصادية باعثة على اليأس فان الاسهم التي
قدرت فوائدها القانونية بمبلغ ٢٥ فرنكا عن كل سهم لم تدفع عنها فوائد
مدى الثلاث السنوات ونصف السنة الاولى من حياتها فهبط سعر السهم ٥٠٠
فرنك الى ٢٧٠ في سنة ١٨٧١ فاضطرت الشركة الى اصدار ١٢٠٠٠٠
بون لثلاثين سنة قيمة كل منها ١٠٠ فرنك بفائدة ٨ فرنكات وتدفع
بحساب ١٢٥ فرنك فعادت الاسهم الى الصعود حتى وصل في سنة ١٩٢٥

الى ١٣٦٠٠ فرنك . وكانت الايرادات في السنة الاولى ٣٢٩ و ٢٧٤ - و
فرنكا والمصروفات ٩٧٦ و ٨٢٧ و ١٣ فرنكا مقابل ٨٥٥ و ٦٧٧ و ٩٨٠
يرادات و ٢٢ . و ٥٦ . و ٥٨ فرنكا ومصروفات .

اما حركة السفن فقد مر بالقناة في السنة الاولى ٤٨٦ سفينة حولتها
٦١٤ و ٦٥٤ طنا وعليها ٧٥٨ و ٢٦ راكبا . مقابل ٣٢٧ و ٥ سفينة حولتها
٩٠٥ و ٩٠٩ و ٣٦ طنا و ٥٢٢ و ٢٦٩ راكبا في سنة ١٩٢٥ وكان نصيب
السفن الانكليزية من ذلك ٣٠٩٩ سفينة حولتها ٤٣٩ و ١٦ و ١٦ طنا
والباقي لجميع الدول . سميت شركة القناة لدى الحكومة المصرية في مداخل
امتيازها لمدة ٤٠ سنة أخرى تنتهي في سنة ٢٠٠٨ . فقامت ضجة من الرأى العام
حول هذا المسمى الجات الحكومة الى ان تعرض المشروع على الجمعية العمومية .

وكانت المخبرات تكاد تكون سرية فحضر مشروع عقد الاتفاق
بمعرفة بعض مديري الشركة والمستر بول هارفي المستشار المالى للحكومة
فلما عرض على مجلس النظار بجلسته المنعقدة بتاريخ ٢٧ يناير سنة ١٩١٠
قرر المجلس رفضه الا اذا امكن ادخال بعض التعديلات عليه . وهذا
هو محصل عقد الاتفاق معدلا .

تمد الحكومة المصرية للشركة اجل الامتياز الذى ينقضى في ١٧
نوفمبر سنة ١٩٦٨ الى ٣١ ديسمبر سنة ٢٠٠٨ اى اربعين عاما واربعه
واربعين يوما تقسم ارباح القناة فيها مناصفة بين الحكومة والشركة .
وفي مقابل ذلك تدفع الشركة للحكومة اربعة ملايين جنيه
على اربعة اقساط متساوية ابتداء من ١٥ ديسمبر سنة ١٩١٠ الى ١٥

ديسمبر سنة ١٩١٣ . وتعتمد كذلك باز تجعل للحكومة حصة فى صافى
الايراد السنوى من سنة ١٩٢١ الى ٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ على النسبة الآتية .

٤ فى المائة من سنة ١٩٢١ الى سنة ١٩٣٠

٦ » » » » ١٩٣١ » » ٩٤٠ .

٨ » » » » ٩٤١ » » ١٩٥٠

١٠ » » » » ١٩٥١ » » ١٩٦٠

١٢ » » » » ١٩٦١ » » ١٩٦٨

اى زيادة ٢٪ كل عشر سنوات

ثم عند تسوية حسابات السنين التالية لسنة ١٩٦٨ لاجل تقدير حصة
الحكومة فى الارباح لا يدخل فى هذا الحساب الا فائدة واستهلاك
القروض التى تعمد بعد سنة ١٩١٠ للأعمال اللازمة لتحسين حالة القنال
والموانىء الموصلة اليها والى سببها فى سنة ١٩١١ . ويشترط ان يكون
توزيع الفوائد والاستهلاك على اقساط سنوية متساوية عن كامل المدة
لهذه القروض النخ .

وان يكون للحكومة المصرية ثلاثة اعضاء على الاكثر فى مجلس
ادارة الشركة من ابتداء سنة ١٩٦٩ عرض المشروع على الجمعية العمومية
فكان اهتمام الناس بما سيكون عليه قرارها فيه عظيما وهم لبحثه وتمحيصه
جماعة من اولى العلم فقتلوه بحثا من جميع وجهاته ونشروا اراءهم على
الجمهور . كما ان الجمعية العمومية انتخبت لجنة من اعضائها لفحصه فكانت
نتيجة الابحاث كلها ان بالمشروع غنا على الحكومة المصرية قدرته لجنة

الجمعية العمومية وكان بنائها حفرة صاحب السعادة اسماعيل باشا ابظه
بمبلغ ٥٩٨٠٠٠ و ١٣٠ جنيها . وقدره المهندس الشهير المرحوم صابر باشا
صبرى فى (معادلته عن القناة وتاريخها) بمبلغ ١٢٢٠٥٠٠ و ١٢٢ جنيها
كما قدره المالى الكبير طلعت بك حرب بمبلغ ٥٠٠ ر ١٢٧
ولما تناقشت الجمعية العمومية فى قرار اللجنة رفضته باتفاق جميع
الاصوات ما عدا صوت واحد .

مقارنة ختامية - واود فى الختام ان اقرن بين حالة القناة عند انشائها
وبين النتائج التى تمت فيها حتى الآن حيث قدرت اللجنة الدولية التى
دعاها ديلبس فى سنة ١٨٥٥ من كبار مهندسى العالم لفحص مسألة حفر
هذه القناة والتى حفرت بناء على تقديراتها ان يكون عرض التربة فى
القاع ٢٢ مترا وعمقها ثمانية امتار لتسمح بمرور السفن الكبرى التى يكون
محمول الواحد منها ثلاثة آلاف طن وطولها ١٢٠ مترا وكانت اصخم
السفن التى مرت بها فى سنواتها الاولى لا يتعدى محمولها ٤٥٠٠ طن .
واليوم تجز اعمال تجعل عمق هذه القناة ثلاثة عشر مترا وعرضها
٩٥ متر الى ١٦٠ مترا فى بعض المناطق . وتمر بها الان نحو ٥٣٣٧ سفينة
فى العام محمولها نحو ٣٦ مليون و ٩١٠ الاف من الاطنان . ومتوسط
محمول السفينة الواحدة سبعة الاف طن ومنها ما يبلغ محموله ٢٧ الف طن
وطوله يزيد على ٢١١ مترا على ان متوسط محمول السفينة مما مر بها فى
سنة ١٨٧٠ لم يتجاوز ٩٠٠ طن فما اعظم الفرق بين الامال والواقع ولقد
كان ثمن السهم من اسهم الشركة خمسمائة فرنك قزل فى سنة ١٨٧٠ الى

٢٧. فرنك وهو اليوم يساوى ١٣٦٠٠ فرنك فما الخش الفرق وبالحساسة
مصر فيما باعت من اسهمها .

وطول القناة ١٦٨ كيلو متر اجتازها البواخر في ستة عشر ساعة تقف منها
ساعتين في احد الاحواض لكي تسمح بمرور البواخر الاتية من الطريق المقابل
تلك هي الادوار التي مرت فيها القناة منذ المصور الاولى
للتاريخ وتلك هي النتائج الخطيرة التي لفت اليها فكرة وصل البحرين وهي
خليقة بان تمجد ذكرى سعيد واسماعيل وديلبس على صفحات الدهر .
ولقد كان هذا الاخير جديرا باعجاب مواطنيه به باعجابا حدام لان
يطلقون عليه لقب (الرجل العظيم)

وها هي القناة ماثلة امامنا في القرن العشرين تنشر فيما حولها رواق
الرخاء واليسر . وتساعد على انماء الحركة التجارية بين الغرب والشرق
وتربط اسم الشرق الادنى باسم الشرق الاقصى . وستظل القناة كذلك
في القرون المستقبلية . وانها وان كانت لظرف ما اصبحت شوكة في حلق
مصر تتأذى منها . الا ان الامل معقود بالمستقبل متى انتهى اجل امتياز
شركتها وعادت كلها الى حوزة مصر ان تكون منبع خير ورخاء عظيمين على
البلاد التي يرجع الفضل الاكبر لانياتها في انشائها واعدادها لفائدة العالم اجمع .
اما حركة السفن في القناة فقد مر بها في السنة الاولى ٤٨٦ سفينة
بمجموع حمولتها ٩١٤ و ٦٥٤ طنا وعليها ٢٦٠ و ٢٦٠ راكبا . مقابل ٣٧-٥ سفينة
في سنة ١٩٢٥ مجموع حمولتها ٩٠٥ و ٩٠٩ و ٣٦ طنا و ٢٦٩ و ٢٢٢ راكبا . وانه
لفرق مدهش يستلفت الانظار .

وكان نصيب السفن الانكليزية من ذلك ٣٠٩٩ سفينة حولتها
 ١٦٠١٦ و ٤٣٩ و ١٦ طنا والباقي لجميع الدول الاخرى .
 وهالك بيان بعدد السفن التي مرت بالقناة سنة ١٩٠٠ مقارنة بعددها
 في سنة ١٩٢٥ باعتبار جنسيتها ومقدار مشحوناتها .

سنة ١٩٢٥	سنة ١٩٠٠	عدد السفن	الجنسية
عدد السفن	الشحنة	عدد السفن	الشحنة
١٦٠١٦٤٣٩	٣٠٩٩	٥٦٠٥٤٢١	بريطانية
٢٦٩٩٣٦٥	٥٢٦	٥٠٦٩٧٦	نذيرلندية (فلنكية)
١٧٩١٢٢٨	٣٥٩	١٤٦٦٣٩٢	ألمانية
١٦٢٨٢١٥	٣٣١	٧٥١٧٥٩	فرنسوية
١٤١٦٣٨٦	٣٦٠	١٥٨٥٦٥	إيطالية
١٠٦٦٩٤١	١٨٨	١٤٥٦٧٩	يابانية
٨١١٨٠٣	١٣٢	٥٤٤٩٩	أمريكية
٣٧١٦٣٠	٩١	٦٨١٨٧	نرويجية
٣٥٩٩١٨	٨٣	٧٢٦٧٢	دانماركية
٢٦٢٩٠٣	٥٧	٢١٥٨	أسوجية
١٦٦٤٢٦	٥٤	٩٦	يونانية
٦٨٤٧٨	٢٢	١٠٩٩٨٥	إسبانية
٢٥٠٨٠	٦	٣٧٠٧٣	روسية
٢٤٤٤٤	٧	.....	يوغوسلافية

٢١٣٤٠	٧	.....	...	فانلندية
١٢٧٢٠	٤	١٢٣٧٦	٧	بلجيكية
٥٤٢٣	٧	٤٢٥٠	٣	برتغالية
١٨٥٦	٢	.....	...	مصرية
١٣٤٠	٢	.....	...	سيامية
.....	.	٢٩٤٩.	٢٨	عمانية
.....	.	٣٤١٣٢٧	٢٦	نساوية
.....	.	١١٢٧	١	ارجانتينية
<hr/>				
٢٦٧٦١٩٣٠	٥٣٣١	٧٣١١٥٢	٣٤	١



فهرست

- ١ برزخ السويس قبل حفره - ٣ مدينة السويس - ٤ القناة في زمن
الفرعون الاول - ٦ القناة في العهد الاسلامي - ٩ تاريخ قناة السويس في
القرن التاسع عشر - ١٢ كيف نبذت فكرة حفر القناة عند ديلسبس -
١٩ امتياز حفر القناة - ٢٣ مناهضة الحكومة الانكليزية للمشروع - ٥١
اول معول ضرب في القناة - ٦٣ القناة في عهد اسماعيل - ٦٩ صدور
فرسان التصديق - ٧٠ تحكيم نابليون الثالث - ٧٢ آخر معول ضرب
في القناة - ٧٤ الاحتفال الفخم بافتتاح القناة - ٨٠ الحفلة الدينية - ٨٢
حادثة في الحفلة - ٨٣ يوم الاحتفال العظيم - ٩٢ اقوال العلماء في القناة
٩٤ القناة والقانون الدولي - ٩٥ ضياع الاسهم المصرية - ٩٧ حالة القنال
المثالة وحركة السفن فيها منذ افتتاحها - ١٠٠ مقارنة ختامية

